



Til sjávar

3. tbl. 9. árg. október 2005

Fréttabréf Siglingastofnunar

1
Málfundir
um
öryggismál

2
Útboð

3
Hafna-
fundur

4-5
Öryggis-
stjórnun
í
fiski-
skipum

6
Eyrin mjóa
orðin
höfn

7
Eftirlit og
viðhald
á vitum
landsins

Öryggismál sjófarenda

Fundir um land allt

Á næstu mánuðum verða að tilhlutan verkefnisstjórnar áætlunar um öryggi sjófarenda haldnir málfundir um öryggismál um land allt.

Dagskrá fundanna verður með svipuðu sniði á hverjum stað fyrir sig og lýkur með almennum umræðum um öryggismál.

Málfundir þessir eru hluti áætlunar um öryggismál sjófarenda og er ætlað að vekja athygli á einstökum þáttum í öryggismálum, svo sem nýjungum í öryggisfræðslu o.fl.

Frá árinu 2003 hefur áætlun um öryggismál sjófarenda verið hluti af samgönguáætlun. Í samgönguáætlun fyrir árin 2005 til 2008 er gert ráð fyrir 16 m.kr. til framkvæmda við áætlunina árið 2005 en árin 2006 til 2008 eru árlegar fjárveitingar til framkvæmdar áætlunarinnar 20 m.kr.

Að verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda standa samgönguráðuneyti, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátæiganda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands, Sjómannasamband Íslands og Siglingastofnun sem fer með framkvæmd áætlunarinnar.

Dagskrá

Á fundunum verða haldin nokkur 15 mínútna löng erindi. Eftir hvert erindi verða eftir atvikum stuttar fyrirspurnir. Í lok funda verða almennar umræður um öryggismál sjófarenda.

Fundarstjóri á hverjum fundi verður heimamaður en fundarritari verður Ingimundur Valgeirsson frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu.

Fundirnir hefjast með stuttri kynningu á áætlun um öryggi sjófarenda og stöðu verkefna áætlunarinnar.

Fulltrúar Slysavarnafélagsins Landsbjargar og Slysavarnaskóla sjómanna segja frá nýjungum í öryggisfræðslu sjómanna.

Einnig verður sagt frá nýjungum í upplýsingakerfinu fyrir sjófarendur um veður og sjólag.

Staður og stund

Fyrsti fundurinn verður haldinn á Grundarfirði 2. nóvember 2005.

Fundarstjóri verður Sigríður Finsen, formaður hafnaráðs. Næsti fundur þar á eftir er áætlaður í nóvember á Ísafirði. Fundarstjóri þess fundar verður Halldór Halldórsson.

Á þriðja fundinum, sem haldinn verður á Dalvík í desember 2005, verður Konráð Alfreðsson fundarstjóri og Björn Ingimarsson stýrir fundi á Þórshöfn í desember 2005.



Frá Grundarfirði

Mynd: Grundarfjarðarbær

Eftir kaffihlé verður svo tekið til við umfjöllun um Vaktstöð siglinga, og leit og björgun á sjó.

Síðast en ekki síst verða erindi um áherslur í öryggismálum sjófarenda sem talsmaður útgerðarmanna annars vegar og talsmaður sjómanna hins vegar á hverjum stað flytja.

Að loknum erindum verða almennar umræður um öryggismál sjófarenda og einnig munu fyrirlesarar sitja fyrir svörum.

Fundunum verður svo fram haldið í janúar 2006 á Hornafirði þar sem Albert Eymundsson, bæjarstjóri, verður fundarstjóri og í Vestmannaeyjum undir fundarstjórn Bergs Ágústssonar.

Í febrúar 2006 verður fundur um öryggismál í Grindavík og verður Sævar Gunnarsson fundarstjóri.

Fundaröðinni um öryggismál lýkur svo með fundi í Hafnarfirði í febrúar 2006 í fundarstjórn Helga Laxdals, formanns Vélstjórafélags Íslands.

Öryggisstjórnun í fiskiskipum

Útgerðarfyrirtækið Þorbjörn Fiskaness hf. í Grindavík innleiddi öryggisstjórnunarkerfi í fiskiskipum sínum þótt ekki sé gerð krafa um slíkt. Gunnar Tómasson, framkvæmdastjóri segir nánar frá tilurð og virkni kerfisins.

Sjá bls. 4-5.

Eyrin mjóa orðin höfn

Föstudaginn 7. október sl. var stóriðjuhöfnin á Mjóeyri við Reyðarfjörð formlega tekin í notkun. Framkvæmdir við höfnina hófust í júní 2004 og er athafnasvæði á bryggjuþekju um 11.400 m²

Sjá bls. 6-7.



Hlutverk og framtíð Siglingastofnunar í nýju lagaumhverfi



Starfsemi Siglingastofnunar Íslands lýtur fyrst og fremst að því að skapa hagkvæmar aðstæður til siglinga og fiskveiða og því að vinna að

öryggi á sjó og strandsvæðum. Alþingi hefur sett fjölda laga sem með einum eða öðrum hætti ákvarða hlutverk og verkefni stofnunarinnar. Síðustu tvö árin hafa ytri aðstæður kallað á setningu nokkurra nýrra laga og breytingu annarra þannig að lagaumhverfi stofnunarinnar hefur gjörbreytst. Viðamestu breytingarnar urðu á lögum um eftirlit með skipum og hafnalögum og ný lög voru sett um siglingavernd og vaktstöð siglinga. Þá hafa verið sett lög um samgönguáætlun og áætlun um öryggi sjófarenda verið felld inn í samgönguáætlun.

Í framhaldi af breytingum á lögum um eftirlit með skipum var tæknilegi hluti skipaskoðunar fluttur til faggiltra skoðunarstofa skipa 1. mars 2004. Í kjölfar breytinganna hættu allmargir skipaskoðunarmenn störfum hjá stofnuninni og flestum útibúum á landsbyggðinni var lokað. Hlutur stofnunarinnar í skipaskoðun í framtíðinni verður fyrst og fremst að samræma reglur, útbúa skoðunarhandbækur, gefa út haffærisskírteini og hafa

eftirlit með skoðunaraðilum.

Aðild Íslands að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit felur m.a. í sér að Siglingastofnun skal skoða 25% þeirra kaupskipa sem koma hér til hafnar árlega.

Lög um siglingavernd komu til framkvæmda 1. júlí árið 2004 og Siglingastofnun var falið að annast framkvæmd þeirra. Það féll því í hlut stofnunarinnar að yfirfara og staðfesta áhættumat og verndaráætlanir fyrir hafnir og halda námskeið fyrir starfsmenn hafna og skipafélaga.

Starfsemi Vaktstöðvar siglinga er að komast í fastar skorður en samkvæmt lögum um Siglingastofnun skal stofnunin annast framkvæmd laga um vaktstöð siglinga. Rekstur vaktstöðvarinnar er að stærstum hluta fjármagnaður með fjárveitingu til Siglingastofnunar. Í þjónustusamningi sem stofnunin gerði við Landhelgisgæsluna, Neyðarlínuna og Slysavarnarfélagið Landsbjörgu var þessum aðilum falið að annast daglegan rekstur vaktstöðvarinnar. Siglingastofnun hefur eftirlit með starfseminni og sinnir jafnframt ákveðnum stjórnsýsluverkefnum sem varða vaktstöðina.

Hinn 1. júlí 2003 öðluðust ný hafnalög gildi en breytingar sem þeim fylgja koma þó

ekki að fullu til framkvæmda fyrr en árið 2007. Í samræmi við ákvæði laganna mun ríkið draga saman seglin í fjárstuðningi til nýframkvæmda í höfnum og þá sérstaklega í stærri höfnunum. Breytingarnar fólu einnig í sér að gjaldskrá hafna var gefin frjáls og innheimtu sérstaks vörugjalds í ríkissjóð var hætt en það átti að auka svigrúm hafnanna til tekjuöflunar. Ný hafnalög munu eflaust leiða til áherslubreytinga í starfsemi hafnasviðs stofnunarinnar þegar fram líða stundir þar sem ríkisstyrktum verkefnum mun fækka. Verkefni hafnasviðs mun í auknum mæli verða rannsóknir, eftirlit með hönnun, öryggismálum og slysavörnum, ýmiss konar miðlun upplýsinga, umsagnir til stjórnvalda um málefni er varða hafnir og umsjón með innleiðingu regluverks Evrópusambandsins um hafnir.

Af framanrituðu má sjá að ekki skortir verkefni hjá Siglingastofnun Íslands og ný verkefni koma í stað annarra sem runnið hafa sitt skeið. Áberandi er að stjórnsýsluverkefnum fjölga á meðan tæknileg verkefni tengd eftirliti með skipum og framkvæmdum dragast heldur saman.

Hermann Guðjónsson
siglingamálastjóri

Niðurstöður útboða

Dags.	Helti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
27.09.05	Árborg - sjóvarnir 2005	39.437.410	29.000.000	75,0	Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf.	5
15.09.05	Skagafjörður, Blönduós - sjóvarnir 2005	29.799.000	31.370.000	105,2	Viðimelsbræður ehf.	1
23.08.05	Seyðisfjörður - endurbýgging Bæjar- og Bræðslubryggju	56.944.800	48.500.000	85,1	Elinn ehf.	3
03.08.05	Súðavík - endurbýgging þekja á Norðurgarði	8.107.950	8.287.500	102,2	Ásel ehf.	2
02.08.05	Ólafsfjörður - þekja og lagnir	11.582.380	16.481.305	142,3	Trésmiði ehf.	2
19.07.05	Vopnafjörður - stálþil og dýpkun	91.938.925	97.191.150	105,7	Hagtak hf.	2
14.07.05	Sandgerði - Norðurkantur, þekja og lagnir	14.736.200	12.631.250	85,7	Nesmúr ehf.	2
12.07.05	Skagaströnd - dýpkun	35.607.500	28.987.500	81,4	Hagtak hf.	2
05.07.05	Akureyri - Krossanesbakki - þekja og lagnir	24.350.900	15.468.930	63,5	Arnarfell ehf.	3
05.07.05	Rifshöfn - lenging og endurbýgging tréþryggju	16.526.600	17.881.000	108,2	Elinn ehf.	2

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Helti	Nr.	Gildistaka
Reglugerðir:		
Reglugerð um takmörkun á notkun skaðlegra gróðurhindrandi efna og/eda búnaðar í skip	824/2005	16.09.05
Hafnarreglugerð fyrir Sandgerðishöfn	798/2005	09.09.05
Reglugerð um breytingu á reglugerð um eftirlit og skráningu á afli aðalvéla íslenskra skipa, nr. 610/2003	784/2005	31.08.05
Hafnarreglugerð fyrir Súðavíkurhöfn	788/2005	18.08.05
Hafnarreglugerð fyrir Bakkafjarðarhöfn	713/2005	14.07.05
Hafnarreglugerð fyrir Vestmannaeyjahöfn	671/2005	30.06.05
Hafnarreglugerð fyrir hafnir Austurbýggðar	634/2005	22.06.05
Hafnarreglugerð fyrir Stykkishólshöfn	633/2005	22.06.05
Gjaldskrár:		
Gjaldskrá fyrir Borgarfjarðarhöfn	786/2005	31.08.05
Gjaldskrá fyrir Hafnarsjóð Vesturbýggðar	732/2005	10.08.05

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.
Fjölmiðlun er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Hafnafundur

Þjónustuhlutverk hafna

Þrítugasta september sl. var haldinn annar hafnafundur Hafnasambands sveitarfélaga.

Í lögum um Hafnasamband sveitarfélaga frá árinu 2002 er m.a. kveðið á um að hafnasambandsþing skuli haldið annað hvert ár og hafnafundur þau ár sem ekki er haldið hafnasambandsþing. Hafnafundur er ætlaður sem almennur kynningar- og fræðslufundur fyrir starfsmenn og stjórnendur hafna um tiltekin málefni sem stjórnin ákveður.

Þjónustuhlutverk hafna

Meðal dagskrárliða voru erindi um hvers konar þjónustu hafnirnar vilja veita og viðskiptavinir fá, úttekt á slysavörnum hafna lagaumhverfi í umhverfis- og öryggismálum og framkvæmd hafnaverndar, hlutverk og framtíð Siglingastofnunar í nýju lagaumhverfi og þróun fiskiskipaflotans og fiskveiða á næstu árum.

Fyrstur flutti erindi Hörður Blöndal, hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands. Hann benti á að lög um hafnir skilgreina þá þjónustu sem hafnir eiga að veita. Ákveðin grunnþjónusta þarf að vera til staðar en það sem setur þjónustunni skorður er gjaldtakan. Gjaldtaka hafna á að standa undir kostnaði við veitta þjónustu, höfnin á hvorki að tapa né hagnast á þjónustunni. Hörður taldi að hafnarmenn hefðu takmarkað val um þá þjónustu sem hafnirnar veita þar sem þeim væri gert skylt að sinna eftirlitshlutverki með fiskveiðum og vildi hann að því eftirliti yrði létt af höfnunum. Að lokum hvatti Hörður forsvarsmenn hafna til að horfa fram á veginn og aðlaga sig breytingum og nýjum kröfum viðskiptavina.

Björgólfur Jóhannsson, forstjóri Síldarvinnslunnar hf., vildi að hafnirnar tækju mið af þörfum viðskiptavina og stilltu gjaldtöku í hóf. Því mætti lýsa í einni setningu: „Við viljum fá öfluga þjónustu fyrir sem lægst verð.“ Hann benti á að samgönguhlutverk hafna hefði breyst þar sem flutningar færu að mestu um þjóðvegi landsins og hlutverk þeirra væri víðast hvar fyrst og fremst þjónusta við útgerðir. Björgólfur sagði að hafnir þyrftu að hafa svigrúm til ákvörðunar á ráðstöfun tekna og taka til í gjaldskrá sem væru nánast samræmdar. Lægri þjónustugjöld auka samkeppni sem hann taldi af hinni góða þótt vissulega gæti það orðið til þess að einhverjar hafnir dyttu út. Björgólfur benti

að lokum á að breytingar fela líka í sér áskoranir og tækifæri.

Sigurður Áss Grétarsson, forstöðumaður hafnasviðs Siglingastofnunar, fjallaði um úttekt á slysavörnum í höfnum á árunum 2002-2004. Fyrir tilstuðlan samgönguráðherra var hleypt af stokkunum átaki í öryggismálum sjófarenda árið 2000. Hluti þess átaks voru slysavarnir í höfnum. Á árunum 2002 til 2004 voru teknar út slysavarnir í 68 höfnum. Að sögn Sigurðar var ástandið almennt gott en það sem helst var ábótavart voru stigar og lýsing þeirra og bjölluskápar. Sigurður benti á að krafa um bjölluskápa væri tiltölulega ný og skiptar skoðanir um nauðsyn skápanna þar sem farsímanotkun væri mjög útbreidd.

Pétur Jóhannsson, hafnarstjóri í Reykjaneshöfn fjallaði um slysavarnir frá sjónarhóli rekstraraðila. Hann lýsti í grófum



Haust í Hafnarfjarðarhöfn

Mynd: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir

dráttum hvernig unnið væri að endurbótum á slysavörnum í Reykjaneshöfn. Pétur taldi bjölluskápana tímasekkju og lagði áherslu á að eftirlit mætti ekki vera íþyngjandi.

Lög, mengun og fiskveiðar

Már Sveinbjörnsson, hafnarstjóri Hafnarfjarðarhafnar, benti á að samkvæmt tilskipun ESB ætti eftir að setja ýmis lög og líklegt að mörg þeirra kæmu inn á rekstur hafna. Hann taldi mikilvægt að hafnasambandið kæmi að undirbúningi þeirra laga á frumstigi málsins. Lögin legðu ýmsar skyldur á hafnirnar sem hefðu kostnað í för sér, t.d. skylda hafna að taka móti skólpi frá skipum.

Að sögn Kristjáns Geirssonar, fagstjóra hjá Umhverfisstofnun, kom í ljós við strand Vikartinds árið 1997 að ekki var nægjanlega skýrt í gildandi lögum hver ætti að gera hvað í slíkum tilfellum. Nú hefði verið lögfest hvernig hlutirnir ættu að ganga fyrir sig. M.a. væri búið að lögfesta heimild

Landhelgisgæslunnar til að grípa inn í ef skip hlýðir ekki fyrirælum. Ábyrgð eiganda skipa og útgerða hefði líka verið aukin. Fjórdi viðauki MARPOL hefur tekið alþjóðlegt gildi og hafnir þurfa nú að geta tekið á móti skólpi frá skipum. Litlar hafnir geta fengið undanþágu frá ákvæðinu og það gildir að litlu leyti um fiskiskip. Losun skólps í sjóinn hefur áhrif á vistkerfi hafsins og nefndi Kristján fjölgun sandrækju hér við land sem dæmi.

Már Sveinbjörnsson, hafnarstjóri Hafnarfjarðarhafnar, Óskar Ingi Sigmundsson, deildarstjóri hjá Siglingastofnun, og Hallur Árnason, deildarstjóri hjá Faxaflóahöfnunum, sögðu frá ferð fulltrúa Hafnasambands sveitarfélaga og fulltrúa Siglingastofnunar til þriggja landa. Markmið ferðarinnar var að bera saman framkvæmd og eftirfylgni laga um siglingavernd milli landa

og hafna. Fyrir valinu urðu þrjár hafnir í Noregi, tvær í Svíþjóð og tvær í Danmörku. Framkvæmd hafnaverndarinnar er nokkuð mismunandi eftir löndum og höfnum en um heimsóknina er fjallað í ítarlegri skýrslu sem hafnasambandið gaf út um ferðina. Á Íslandi eru 29 hafnir með 79 vottaðar hafnaraðstöður og hefur innleiðing hafnaverndarinnar hér á landi almennt gengið vel.

Útdrátt úr erindi Hermans Guðjónssonar siglingamálastjóri

um hlutverk og framtíð Siglingastofnunar í nýju lagaumhverfi er að finna á síðu tvö.

Að lokum flutti Aðalsteinn Helgason, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Samherja, fróðlega tölu um þróun fiskveiða og fiskiskipaflotans á næstu árum. Sú þróun mun hafa áhrif á kröfur útgerða til þjónustu hafna. Aukinn útflutningur á ferskum fiski leiðir til styttri veiðiferða og þegar skipin koma til hafnar þurfa þau skjóta og góða löndunarþjónustu. Kjarasamningar við sjómenn hafa einnig haft áhrif á lengd veiðiferða og langar legur í höfn munu verða úr sögunni að sögn Aðalsteins. Stóru fiskiskipin munu einungis koma til fáeinna hafna og veiti hafnirnar ekki þá þjónustu sem útgerðirnar þurfa gæti svo farið að fiski yrði landað beint í flutningaskip á hafi úti.

Glærur frá fundinum er að finna á vefsíðu Hafnasambands sveitarfélaga:

www.hafnasamband.is



Öryggismál

Gera alla áhöfnina ábyrga



Svokölluð öryggisstjórnunarkerfi hafa verið starfrækt um árabil í skipum Þorbjarnar Fiskaness hf. en ekki eru gerðar kröfur af hálfu stjórnvalda um slík kerfi í fiskiskipum. Hér á eftir segir Gunnar Tómasson hjá Þorbirni Fiskanesi nánar frá aðdraganda þess að kerfinu var komið á og hvað það felur í sér.

Það er fyrst að segja frá því að það hefur alltaf verið áhugi bæði hjá fyrirtækinu og í Grindavík á öryggismálum sjómanna sem ég held að allir skilji. Ég kynntist öryggisstjórnun í gegnum starf mitt hjá Slysavarnafélagi Íslands þar sem ég var í stjórn um langan tíma. Á þeim tíma var verið að byggja upp svokallað HACCP-kerfi eða gæðastjórnunarkerfi um borð í frystitogurum og þá datt okkur í hug hvort ekki væri hægt að fylgjast með öryggis- og heilbrigðismálum um borð á sama hátt og gæðamálunum. HACCP-kerfið hefur á íslensku verið kallað GÁMES eða greining áhættu á mikilvægum eftirlitsstöðum. Við nánari skoðun kom í ljós að unnið var að öryggisstjórnun á þennan hátt víðs vegar um heiminn og í hinum ýmsu atvinnugreinum. Við vissum líka af því að gerðar voru meiri kröfur til öryggisstjórnunar um borð í kaupskipum en fiskiskipum.

Eftir nokkrar umræður um málið var ákveðið að kanna hvort hægt væri að fá nemanda við Háskóla Íslands til að vinna að því verkefni að móta kerfi fyrir öryggisstjórnun um borð í fiskiskipum. Niðurstaðan varð sú að Ingimundur Valgeirsson, sem þá var við nám í verkfræði, tók verkefnið að sér. Hann greindi öryggisstjórnun og bar saman ýmsar leiðir, tók má segja það besta úr hverju og notaði HACCP-kerfið til að smíða sérstakt öryggisstjórnunarkerfi fyrir fiskiskip. Kerfið var mótað í samráði við samtök sjómanna og útgerðarmanna, Siglingastofnun, Vinnueftirlitið og flokkunarfélögin. Samgönguráðuneytið og RANNÍS styrktu verkefnið fjárhagslega.

Umfang og markmiðið með öryggisstjórnunarkerfinu var skilgreint og að því loknu fengum við áhafnir á fjórum fiskiskipum, eitt á línu, eitt á netum, eitt á trolli eða togara og eitt á nót til þess að prufukeyra kerfið og raunverulega hanna það með okkur. Kerfið var svo keyrt af mismunandi miklum áhuga í þessum skipum.

Tvö af skipunum voru hjá Fiskanesi eitt hjá Þorbirni og eitt í Sandgerði en það hefur æxlast þannig að öll hafa þessi skip runnið

saman í þetta fyrirtæki sem heitir Þorbjörn Fiskaness. Einn daginn stóðum við uppi með það að öll skipin sem tóku þátt í verkefninu voru komin inn í eitt og sama fyrirtækið. Þegar Þorbjörn Fiskaness hf. varð til var ákveðið að taka upp öryggisstjórnunarkerfi í öllum skipum fyrirtækisins. Þau voru þá 18 en eru í dag átta. Skipunum hefur fækkað vegna endurskipulagningar á fyrirtækinu og hagræðingar og það náttúrlega segir sig sjálft að mun einfaldara er að halda utan um öryggisstjórnunarkerfi um borð í átta skipum en átján. Í dag er þetta þannig að nánast öll skipin senda okkur reglulega útfyllta gátlista yfir ýmis eftirlitsatriði um borð í skipunum.

Hvernig hefur gengið að fá starfsmenn í landi og á sjó að vinna samkvæmt kerfinu?

Það þarf ekki að taka fram hvers vegna menn vilja hafa öryggisstjórnunarkerfi um borð í skipunum. Það er náttúrlega til að fækka slysum og óhöppum. Jafnframt er markmiðið að gera alla í áhöfninni meðvitaða um að þeir skipti máli í öllu eftirliti með öryggisþáttum. Það er ekki hægt að ætlast til að einn maður beri alla ábyrgð á öryggismálunum. Hver einasti maður um borð verður að axla ábyrgð og ekki bara um borð heldur líka í landi. Þeir sem starfa við að þjónusta skipin verða líka að axla ábyrgð á öryggismálum. Þess vegna eru gátlistarnir sem sjómennirnir fylla út um borð sendir á marga starfsmenn í landi, bæði stjórnendur og þjónustuaðila. Allir sem málið varðar fylgjast með eftirlitinu.

Við settum okkur það sem markmið að öryggiskerfið yrði tölvutækt og því markmiði er þegar náð. Útfylltir gátlistar eru sendir með rafrænum pósti til allra. Það er hægt að fletta gátlistunum upp og skoða jafnóðum. Ég fæ svona einn tölvupóst á dag að lágmarki, frá hinum og þessum skipum með upplýsingum um hvernig þeirra eftirlit fer fram. Ég þarf því ekki að fara um borð í öll skipin og fletta í möppum til að sjá hvort þeir hafa sinnt eftirlitinu, það berst til mín daglega. Það bæði sparar heilmikinn tíma og ýtir undir áhuga hjá áhöfninni að vita að fjöldi manns les tölvupóstinn og gátlistarnir eru ekki bara geymdir í möppum ef einhver eftirlitsstofnun vill skoða þá seinna.

Hver ber ábyrgð á eftirlitinu um borð?

Skipstjóri hvers skips ber ábyrgð á öryggiseftirlitinu og öryggismálunum almennt um borð. Hann notar kerfið til að dreifa eftirlitinu á alla skipverja. Um leið og áhöfnin kemur um borð er dregið um hvaða

eftirliti þeir eiga að sinna í viðkomandi veiðiferð. Það getur því verið mismunandi frá veiðiferð til veiðiferðar hvað hver og einn skipverji gerir. Eftir svolitinn tíma eiga allir í áhöfninni að vita allt um öryggismálin. Það er ekki bara að þeir séu sérfræðingar á afmörkuðu sviði, þeir eiga að vera búnir að fara um allt skipið. Hásetinn getur lent í að fara upp í brú og taka út öryggisatriðin hjá skipstjóranum, rétt eins og fara niður í vélarúm og líta eftir hjá vélstjóranum og öfugt. Menn taka út öryggisatriði um allt skipið.

Það segir sig sjálft að um borð í fiskiskipi eru margir þættir sem þarf að hafa eftirlit með. Það eru t.d. allar vistarverur áhafnarinnar og allt sem getur komið upp þar, uppi á veiðidekki þar sem veiðarfærin eru, allt sem þeim viðkemur og vinnubrögð í kringum það, vinnsludekkið, lestin, vélarúmið o.s.frv. Það er því varla hægt að finna flóknari vinnustað þegar kemur að öryggismálum en um borð í fiskiskipum. Þess vegna er svo mikilvægt að skipta öryggiseftirlitinu á alla í áhöfninni. Það er ekki viðráðanlegt fyrir eina manneskju og þó þær væru tvær. Um borð í frystiskipunum eru yfirleitt 25 manns og um borð í línuskipunum eru 14 og má því segja að þarna vinni margar hendur létt verk.

Skipin eru komin mislangt. Skipin sem byrjuðu í þessu verkefni voru frystitogarinn Hrafn Sveinbjarnarson GK 255, línubáturinn Skarfur GK, nótaskipið Grindvíkingur GK og netabáturinn Stafnes KE. Það má segja að Hrafn Sveinbjarnarson sé kominn lengst af frystitogurunum en Ágústi lengst kominn af línuskipunum. Áhöfnin á Ágústi hefur útfært eftirlitið svolitíð öðruvísi en mjög skilmerkilega. Á þessum tveimur skipum er farið út í hörgul á hverju atriði.

Við gáfum skipunum frítt spil til að byrja með. Sögðum: Þið bara skoðið þetta og gerið eftir því sem ykkur finnst best og svo setjumst við niður og ákveðum hvernig við viljum gerum þetta í framtíðinni og setjum þetta á staðlað form. Við vissum ekki alveg hvað væri besta leiðin til að byrja með en höfum komist að því að öryggisstjórnunarkerfið sem Ingimundur setti fram í sinni bók var langbest.

Hvert er hlutverk öryggisnefnda?

Við settum á fót öryggisnefnd fyrir hvert skip. Hlutverk hennar er að tryggja að farið sé eftir kerfinu, taka við ábendingum og ákveða hver skuli annast eftirlit, hvenær og hve oft. Öryggisnefndin tekur einnig á móti nýliðum



og skipar þeim umsjónarmenn til þess að menn hafi einhvern til að styðjast við fyrstu dagana og fyrstu veiðiferðina.

Menn eru skipaðir í öryggisnefndirnar og þær eru fastar fyrir hvert skip. Í nefndunum eru yfirleitt einn úr brú, skipstjóri eða stýrimaður, einn af dekki og einn úr vél. Af því að fyrirkomulagið er þannig að gátlistunum og eftirlitinu er deilt út á áhöfnina sýnist mér niðurstaðan hafa orðið sú að áhöfnin öll vinnur saman að eftirlitinu. Menn eru auðvitað misáhugasamir og áhugasömustu einstaklingarnir halda mest utan um öryggisstjórnunarkerfið. Mín samskipti við áhöfnina hafa alla vega orðið við mismunandi stöður um borð, það þarf ekki alltaf að vera skipstjórinn sem ég hef mest samskipti við en formið er þannig að við biðjum um tilnefningar í öryggisnefndirnar og höfum markað þeim ábyrgð. Við höldum reglulega fundi með áhöfnunum og öryggismálin eru fastur liður á þeim fundum.

Hefur eftirlitið skilað árangri?

Þegar verkefnið hófst voru skipulega teknar út allar slysaáhrifur um borð sem þyrfti að hafa eftirlit með. Gátlistarnir yfir eftirlitsatriðin eru mistíðir. Suma er farið yfir í hverri veiðiferð, önnur atriði eru tekin út mánaðarlega og enn önnur einu sinni til tvisvar á ári. Um borð í



Frá Grindavík

Ljósmynd: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir

sama skipi geta verið mismunandi gerðir af gátlistum, t.d. einn fyrir eftirlit með björgunarbúnaði, annar með öryggisbúnaði, vinnuferli, brottför og komu. Við höfum haldið utan um alla gátlistana, hverja veiðiferð fyrir sig, alveg frá því við byrjuðum.

Það er tekið á athugasemdum um leið, t.d. varðandi björgunartæki. Athugasemdum hefur fækkað mikið en þó er alltaf eitthvað. Ef bornir eru saman gátlistar fyrir sama skipið má sjá að það koma kannski fram athugasemdir við eitt eða tvö atriði. Það er ekki endilega sömu atriðin og oft er það vegna þess að verið er að skipta eftirlitinu milli manna. Einn sér þetta og annar sér hitt. Menn festast ekki í því að segja: Ég var nú búinn að líta eftir þessu síðast og þarf ekki að skoða þetta núna. Menn þurfa alltaf að halda vöku sinni og setja sig inn í málið svo eftirlitið verður ekki bara einhver rúfina. Það var hugmyndin að koma í veg fyrir að menn settust inn á koju og fylltu út gátlistana. Athugasemdir eru staðfesting á því að menn hafi farið og tékkað á hlutunum. Þess vegna erum við ekkert óhressir með að fá athugasemdir.

Það var talsvert mikil vinna í upphafi við að bæta úr og lagfæra það sem athugasemdir höfðu verið gerðar við en sú vinna hefur minnkað verulega. Menn sögðu: þarf þá ekki að fara að gera einhvern rosalegan helling. Við sögðum: Látum það bara koma, við skulum sjá hvort við getum ekki leyst úr því. Ef gerðar eru athugasemdir þá hlýtur að vera einhver ástæða fyrir þeim. Það má segja að þetta hafi róast mikið strax nokkrum mánuðum eftir að við byrjuðum. Við höfum líka hvatt menn til að horfa á myndbönd um öryggismál. Að það sé reglubundinn hluti öryggismála, skráð á hvað er horft og okkur sendar upplýsingar um það. Sömu sögu má segja um björgunaræfingar. Við leggjum áherslu á að þær séu haldnar reglulega þótt ég þori ekki að fullyrða að þar sé farið nákvæmlega eftir bókstafnum.

Svo er það nýliðafræðslan. Það er farið yfir það með hverjum einasta nýliða og fylltur út

gátlisti yfir það hvað viðkomandi á að gera, bæði nýliðinn og sá sem fer með honum. Þessum listum er haldið til haga, þeir eru sendir til okkar, prentaðir út og settir í möppur þannig að þeir séu aðgengilegir fyrir eftirlitsmenn sem vilja skoða þá. Við fáum líka lista yfir alla nýliða sem hafa fengið nýliðafræðslu.

Hver eru næstu skrefin?

Það sem við viljum fá sem viðbót við öryggisstjórnunarkerfið er nokkurs konar miðlægur gagnagrunnur fyrir hvert skip. Úr þeim grunni vildum við að hægt væri að prenta atriðalista yfir allar þær athugasemdir sem áhafnirnar gera og einnig lista yfir hvert einasta atriði sem haft er eftirlit með, sögu þess, hver hefur haft eftirlit með því í gegnum tíðina og hvaða athugasemdir hafa komið á þetta atriði, hvað það hefur oft verið í lagi og í ólagi, hvaða daga þetta ákveðna atriði hefur verið í ólagi og þess háttar. Þetta er draumur um útfærslu í framtíðinni svo hægt sé að lesa ákveðna statistik út úr þessu.

Það er mjög mikilvægt að koma í veg fyrir slys. Ekki einungis er það fjárhagslegt

spursmál, það er áriðandi vegna þeirra hörmunga sem leiða oft af slysum, menn slasast oft illa og kannski örkuðast og geta ekki unnið við sjómenskuna áfram og það er dýrt fyrir alla. Það segir það sig sjálft að menn verða að taka á slysum og fylgjast með þeim.

Við höfum tekið saman lista yfir slys á skipum frá árinu 2001. Þar má lesa hvað gerðist um borð. Margs konar meiðsl verða á hverju ári, sum eru smávægileg og önnur alvarleg. Það þarf að skoða vinnuferlana og finna lausnir á því hvernig er hægt að koma í veg fyrir slys. Stundum getur verið nóg að breyta vinnufyrirkomulagi eða lagfæra útbúnað. Við erum að reyna það með öryggisstjórnunarkerfinu en mér finnst við þurfa að vinna betur í því. Fókusera meira á það. Það gæti þurft aðeins öðruvísi kerfi fyrir slíkt öryggiseftirlit.

Annað sem þarf líka er betri eftirfylgni.

Það verður kannski smáóhapp og þá er mikilvægt að tillögur um úrbætur og úrlausnir komi fram strax til að þetta gerist ekki aftur. Þá má líka hugsa sér skráningu á óhöppum eða atvikum sem gætu orðið að slysi. Svokölluð næstum því slys. Þar gæti verið veikur punktur sem við gætum lagað. Ef það kemur næstum því fyrir núna verður einhvern tímann slys.

Við fáum oft mjög góðar ábendingar á fundum sem segir okkur að menn hugsa um öryggismálin en af því þeir komu því ekki frá sér strax geyma þeir það með sér þar til umræða verður um málið. Þá rifjast það upp fyrir mönnum og þeir láta vita af því. Við viljum ýta undir að menn láti vita strax og þeir fá hugmynd eða uppgötva að lagfæra mætti ákveðna hluti. Það þarf að skoða vinnuferla og aðstöðuna og laga hvort tveggja með tilliti til slysaáhrifa. Allir telja sig vera að vinna í því en við viljum skerpa betur á því og hafa skipulagðra fyrirkomulag.

Eftir því sem ég hef kynnst þessum málum betur hef ég ekki séð betri aðferð til þess að halda utan um öryggismálin en þá að gera alla ábyrga og fá þá til að taka þátt í eftirlitinu. Og það verður að gera með skipulögðum hætti. Meginatriði er að stjórnendur hafi áhuga, stjórnendur fyrirtækisins og skipstjórnar fiskiskipanna verða að ganga í takt.



Reyðarfjörður

Eyrið mjóa orðin höfn

Föstudaginn 7. október síðastliðinn opnaði Sturla Böðvarsson samgönguráðherra formlega nýja stóriðjuhöfn í Reyðarfirði að viðstöddu fjölmenni. Hið fyrsta af hinum viðamiklu mannvirkjum sem byggð verða í tengslum við þær stórframkvæmdir sem nú standa yfir á Austurlandi er þar með komið í gagnið.

Höfn í eyrar stað

Nývirkir í Reyðarfirði blasa við þegar ekið er niður úr Oddskarðinu. Þar sem Mjóeyrin gekk áður út í fjörðinn er nú 384 m langur hafnarkantur og upp af honum víðáttumikil bryggjuþekja. Þetta er hin nýja stóriðjuhöfn sem hafnarsjóður Fjarðabyggðar hefur látið byggja. Um hana munu fara allir flutningar til og frá álveri Fjarðaáls sf. sem er að rísa í hallanum nokkru ofan hafnarinnar.

Framkvæmdir við stóriðjuhöfnina hófust í júní 2004 og við opnunina er hún orðin nothæf þótt enn sé eftir ýmis frágangur. Raunar var farið að nota höfnina jafnskjótt og unnt var að koma þar skipi upp að kanti og þegar hún var opnuð formlega hafði þegar verið flutt talsvert af byggingarefni um hana.

Opnunargestir sáu þess merki því digrir jámbitar í stálgrindur álversins lágu í bendu hvarvetna á hafnarsvæðinu eins og rekadrumbar á fjöru.

Heildarlengd bryggjukantsins í stóriðjuhöfninni er 384 m og bryggjuþekjan er 30 m breið. Athafnasvæði á bryggjuþekju er því um 11.400 m². Viðlegudýpi við bryggjukantinn er 14,3 m og er hvergi meira í nokkurri höfn hér á landi. Allt að 80.000 brúttótonna skip 230 metra löng og 33 metra breið geta lagst að þessum kanti, en ætla má að meðalstærð þeirra skipa sem hingað koma með súrál verði nokkru minni, eða um 58.000 brúttótonn.

Verktakafyrirtækið Arnarfell ehf. á Akureyri var aðalverktaki við byggingu stóriðjuhafnarinnar en undirverktaki var Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf. á Reyðarfirði. Verktakarnir höfðu nægu að sinna meðan á verkinu stóð því fylling innan stálpils er um 340.000 m³ og við dýpkun voru um 90.000 m³ af efni fjarlægðir úr legustæðinu. Um 2.500 tonn af stálpili og festingum voru notuð við hafnargerðina.

Stóriðjuhöfnin var hönnuð á hafnarsviði Siglingastofnunar Íslands en verkfræðistof-

an Hönnun hf. á Egilsstöðum hannaði þjónustuhús, lagnir og plön.

Þarfir væntanlegs álvers Fjarðaáls sf. voru sá grundvöllur sem hönnun stóriðjuhafnarinnar byggði á. Framleiðsla þess af unnu áli verður um 346.000 tonn árlega, en til þeirrar framleiðslu þarf að flytja inn um 622.000 tonn af súráli og um 170.000 tonn af forskautum auk ýmislegs annars. Áætlað er að um 1.300.000 tonn verði flutt um höfnina árlega á vegum Fjarðaáls.

Búist er við því að heildarkostnaður við hafnargerðina verði um 1.200 millj. kr. og er þá meðalinn kostnaður vegna siglingamerkja og dráttarbáts. Af þeirri upphæð greiðir ríkissjóður um 425 millj. kr. en hitt hafnarsjóður Fjarðabyggðar og Fjarðaál sem



Höfnin vígð

Ljósmynd: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir

mun standa straum af kostnaði við hluta landfyllinga og girðinga og yfirborðsfrágangs.

Kampavínskoss samgönguráðherra

Rútan rann framhjá álversbyggingunni þar sem alþjóðlegt annríki fyllti haustdaginn. Gulklæddir menn glímdu við að reisa burðarvirki álversins - beinhvítar stálgrindur- og töluðu ýmsar heimstungur að sögn, enda flestir lengra að komnir en af næstu grösum sem farin voru að sölna í fjallshlíðinni. Kannski voru þessi hús hönnuð á Indlandi, smíðuð í Kína, flutt til landsins af Rússum og Filippseyingum og verða svo reist af fjölpjódlegum verkalyð bandaríska verktakafyrirtækisins Bechtel. Krómgulir trukkanar byltust um í svartri forundir fannhvítum fjallatindum og niðri á nýju bryggjunni reigði sig blár og hvítur krani, nýr og gljámálaður. Lyftir 200 tonnum næst sér fær maður að vita og trúir því upp á þetta ferlíki. Hann hefur sig samt hægán núna enda á að fara að opna höfnina og bannað að vera með læti.

Hafnarkanturinn teygir sig 384 m langur og afdráttarlaus eftir Reyðarfirðinum eins og gult strik sem hefur verið slegið undir erilinn í hliðinni líkt og til áréttingar. Hingað og ekki lengra! Og enginn fer út fyrir þetta gula strik, enda eins gott því þar fyrir neðan er hylðýpi sjávar og miklu betra að hópast saman á bryggjuhorninu þar sem hefur verið komið fyrir ræðupúltilt og fánaborg. Ráðherrar samgangna og heilbrigðismála koma nú á þetta horn, nokkrir hæstvirtir þingmenn líka, sveitarstjórnamañnaflokkur allmikill, ábúðarmiklir embættismenn og vænn slatti af atkvæðisbærum einstaklingum úr röðum almennings þessa kjördæmis og annarra.

Ræðuhöld fara vel fram og skipulega og er gerður góður rómur að og lófatak. Öll er framvindan hefðbundin og venjuleg þar til samgönguráðherra vindur sér út fyrir gula strikið og ekki í sjóinn heldur um borð í bát sem er ósköp smár utan á bryggjubákninu. Þar hangir kampavínsflaska í bandi úr mastri bátsins og ráðherrann sveiflar henni og þeytir af hendi rösklega svo pyttlan hafnar á stálkanti bryggjunnar og brotnar í mál en freyðandi kampavinið flæðir um bryggjustálið. Ekki hnikaðist stóriðjubryggjan neitt við kampavínskossinn og þótti nú sýnt og sannað að hún sé hið traustasta mannvirki.

Hafnarsmiðurinn frá Reyðarfirði - ekki Reykjavík

Eiður Jónsson hjá Gáma- og tækjaleigu Austurlands á Reyðarfirði stóð keikur á hafnarbakkanum og horfði kampakátur á samgönguráðherrann munda kampavínsflöskuna. Eiður er réttnefndur hafnarsmiður því undanfarin ár hafa helstu verkefni þessa knáa austfirska Skagfirðings falist í hafnargerð víðs vegar um landið. Honum telst svo til að stóriðjuhöfnin í Reyðarfirði sé 20. höfnin sem hann vinnur að þannig að opnunardagurinn er kannski svolítið stærri í huga hans en annarra sem þarna eru staddir.

Gáma- og tækjaleiga Austurlands fæst við ýmis konar byggingarstarfsemi auk hafnargerðar. Fyrsta verkið á því sviði var á Eskfirði árið 1992 og svo hefur hvað rekið



Eiður Jónsson
Mynd: Kristján Sveinsson



annað. „Frá Reykjavík já“ segir hann að sé gjarnan sagt þegar Reyðfirðingarnir kynna sig. Þeir leiðrétta það alltaf strax. „Frá Reyðarfirði, ekki Reykjavík.“ Hafnargerð og tengd verkefni hefur færst í vöxt undanfarið og starfsmennirnir eru á bilinu 20-40 eftir verkefnum. Nú er fyrirtækið að störfum á Norðfirði og framundan er stórt verk í Þorlákshöfn sem byrjað verður á fljótlega. Gáma- og tækjaleigan á öll nauðsynleg tæki til hafnargerðar og á og rekur sanddælskipið Skandia sem hefur verið notað við dýpkun í mörgum höfnum og er nú að störfum á Höfn í Hornafirði. Skipið tekur 540 m³ af efni í lest og Eiður segir að yfirleitt séu afköst þess ágæt en hentugast er að öluhæð fari ekki yfir 1 m þegar það er að störfum.

Gáma- og tækjaleiga Austurlands var undirverktaki við gerð stóriðjuhafnarinnar í

Reyðarfirði. Það er stærsta hafnargerðarverkefnið sem fyrirtækið hefur unnið að og að mörgu leyti það eftirminnilegasta segir Eiður. Hann var að vinna á krananum úti á pramma um sjöleytið haustkvöld eitt í fyrra þegar botnskrið varð og 11 stálplötur úr hafnarþilinu, hver um sig 23 m að lengd, hröpuðu niður í fjarðardýpið og á eftir þeim um 23.000 m³ af fyllingarefni. Við lá að löðið á fallhamrinum í krananum lenti á honum í þessum darraðardansi og þá væri Eiður ekki til frásagnar núna en honum tókst að koma í veg fyrir það með snarræði. „Þetta var afar sérstakur atburður og lukka að sleppa frá þessu óskaddaður“ segir hann.

Hafnarsmiðurinn lætur vel af starfi sínu. „Þetta er nokkuð fjölbreytt útvinnna“ segir hann „það sést líka alltaf eitthvað eftir mann og það er ánægjulegt.“ Hann á ekki von á að

lenda í svona stóru verki alveg á næstunni. Býst reyndar við að honum finnst flest hafnargerðarverk smá í sniðum eftir stóriðjuhöfnina. „Þegar maður stendur á bryggjubrúnni hérna þá eru undir fótum manns 23 m langar stálplötur. Lengdin á þeim er á við hæðina á 7 hæða blokk. Það segir eitthvað um stærðina á þessu mannvirki hérna. Það er svo mikill hluti af því á kafi í sjó að það er erfitt að átta sig á því hvað það er í rauninni stórt. Flatarmálið og lengdin á bryggjukantinum segir ekki nema litla sögu.“

Kristján Sveinsson

Vitar

Eftirlit og viðhald á vitum landsins

Raf- og ljósbúnaður

Í apríl hófst hefðbundið eftirlit og viðhald á vitum í landsvitakerfinu og var sinnt eftirliti og viðhaldi búnaðar sex vita á Suðurlandi, frá Dyrhólaey að Hvanney, og sjö vita á Snæfellsnesi. Einnig var unnið að endurnýjun rafbúnaðar og eftirliti í sautján vitum á Norðurlandi, byrjað á Skarðsvita við Miðfjörð og endað í Digranesvita við Bakkafjörð.

Í júní var lagt af stað í hringferð með Dröfninni RE 35. Byrjað var í Þornmóðs-skversvita, farið yfir búnað í tveimur vitum á Breiðafirði og Skorarvita. Næstir voru vitar á Vestfjörðum, frá Kópanesi að Selskeri sem reyndar var ekki hægt að fara í vegna brims. Síðan var farið í Málmei á Skagafirði en ófært var í Háey (Mánáreyjar). Þá var siglt fyrir Melrakkaslétta og Langanes í Bjarnarey og sinnt eftirliti með rafbúnaði vita á Austfjörðum að Ketilflesi. Næst var farið í Hrollaugseyjar og Faxasker og hringnum lokað í Reykjavík.

Í hringsiglingunni var sinnt eftirliti og viðhaldi á rafbúnaði í samtals 24 vitum og tveimur baujum.

Þessu næst var farið landleiðina á Vestfirði, byrjað á Bjargtöngum og rafbúnaður endurnýjaður í tveimur vitum.

Vitabyggingar

Starfsmenn Siglingastofnunar sinntu almennu viðhaldi á nítján vitum í sumar. Undir almennt viðhald falla t.d. múrviðgerðir, málning, sementskústun, fúavörn, ryðvörn, glerskipti o.fl. Á Suðurlandi var sinnt viðhaldi á Skaftárósvita, Þorlákss-

hafnarvita, Knarrarósvita, Selvogsvita, Urðarvita og vitanum á Stórhöfða. Á Austurlandi á Karlstaðartangavita, Æðarsteinsvita, Grímuvita og Digranesvita, Svalbarðseyrarvita á Norðurlandi og



Veðurstöð var sett upp við vitann í Flatey á Skjálfanda í sumar. Ljósmynd: Guðmundur Bernóðsson. Malarrifsvita á Vesturlandi. Frá varðskipinu Ægi var siglt í viðhald vitabygginga í Málmei á Skagafirði, Elliðaey á Breiðafirði, Grímsey á Steingrímsfirði, Selskeri á Ströndum, Hrólfskeri í Eyjafirði og Flatey á Skjálfanda.

Mikil vinna var við vita á nokkrum stöðum. Þar má nefna Skaftárósvitann sem er stálgrindarviti og erfiður í viðhaldi. Á Stórhöfða í Vestmannaeyjum er stórt íbúðarhús ásamt vélarhúsi. Þar mæðir mikið

á og var töluverð vinna við múrviðgerðir. Í Digranesvita í Bakkaflóa var mikil vinna að venju. Þegar komið er að vitanum er langt einstigi, með háum hömrum á hvora hönd og sjórinn fyrir neðan. Þar var orðið hættulegt að fara um og voru steiptir fjórtán nýir staurar og sett nýtt tóg á milli þeirra. Á Akranesi var búið að teikna misgóð listaverk utan á vitann og var hann allur útkrotaður að neðan til. Vitinn var því kústaður úr hvítu sementsefni og gerður snyrtilegur.

Þá var komið víða við í minna viðhald, t.d. á Landahól og í Dyrhólaey. Einnig þarf að fara reglulega í Hvaleyrarvita og skipta um gasflöskur en hann er síðasti gasviti Siglingastofnunar.

Uppsetning AIS-kerfisins

Starfsmenn Siglingastofnunar hófu uppsetningu grunnstöðva fyrir sjálfvirkta auðkennikerfi skipa (AIS) vorið 2004 með stöð í Bláfjöllum. Á þessu ári hafa verið settar upp sex stöðvar til viðbótar en þær eru í Dyrhólaeyjarvita, Háoxl upp af Ingólfshöfða, Grænnípu sunnan Fáskrúðsfjarðar, Gunnólfsvíkurfjalli, Bolafjalli og nú síðast á Hænuvíkurhálsi.

Segja má að um 80% af siglingaleiðum umhverfis landið séu innan sviðs AIS-kerfisins en eftir er að loka hringnum á Mið-Norðurlandi. Langdrægi stöðvanna er allt að 70 sjómílum (130 km). Gert er ráð fyrir að ljúka uppsetningu kerfisins á næsta ári. Gögnum úr kerfinu varðandi ferðir skipa er beint inn í Vaktstöð siglinga.

Sjómenn!

- hver er staðan í öryggismálunum í dag?

Málfundir um öryggismál sjómanna verða haldnir víða um land í vetur. Sjómenn, útgerðarmenn og aðrir sem láta sig öryggi sjómanna varða eru hvattir til að mæta.

Fyrsti fundurinn verður haldinn á Grundarfirði 2. nóvember nk. Næstu fundir eru áætlaðir á Ísafirði í nóvember, Dalvík og Þórshöfn í desember, Hornafirði og í Vestmannaeyjum í janúar og Grindavík og Hafnarfirði í febrúar nk.

Fundirnir munu taka um tvo og hálfan klukkutíma og boðið verður upp á veitingar í kaffihléi.

Dagskrá:

- 1. Setning fundar.** Fundarstjóri.
- 2. Áætlun um öryggi sjófarenda.** Formaður verkefnisstjórnar, samgönguráðuneyti og Siglingastofnun.
- 3. Staða verkefna áætlunar um öryggi sjófarenda 2004-2005.** Siglingastofnun.
- 4. Nýjungar í öryggisfræðslu sjómanna.** Slysavarnafélagið Landsbjörg og Slysavarnaskóli sjómanna.
- 5. Upplýsingakerfi fyrir sjófarendur - Veður og sjólag.** Siglingastofnun.
- 6. Kaffihlé (nýjungar í upplýsingakerfi um veður og sjólag).**
- 7. Vakstöð siglinga. Leit og björgun á sjó.** Vaktstöð siglinga.
- 8. Áherslur í öryggismálum sjófarenda.** Talsmaður útgerðamanna af heimaslóð.
- 9. Áherslur í öryggismálum sjófarenda.** Talsmaður sjómanna af heimaslóð.

Almennar umræður um öryggismál sjófarenda.



Fundirnir eru haldnir í tengslum við áætlun um öryggi sjófarenda og að þeim standa: Samgönguráðuneyti, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátæiganda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands, Sjómannasamband Íslands og Siglingastofnun sem fer með framkvæmd áætlunarinnar.