



Eftirlit með skipum

Breytt tíðni á skoðun skipa

Um miðjan nóvember var lagt fram á Alþingi frumvarp til laga um eftirlit með skipum. Tilgangur frumvarpsins er tvíþættur, annars vegar að samræma ákvæði í íslenskum lögum um eftirlit með skipum tilskipunum EES-samningsins og alþjóðasamnings um öryggi mannlífa á hafinu og hins vegar að breyta ákvæðum laga um gjaldtöku vegna þjónustu- og eftirlitshlutverks Siglingastofnunar með skipum í framhaldi af niðurstöðu nefndar fjármálaráðuneytisins og álits umboðsmanns Alþingis.

Frumvarpinu er ætlað að leysa af hólmi lög nr. 35 frá 1993 um eftirlit með skipum, en tímabært er orðið að endurskoða þau lög einkum til að gæta samræmis við ákvæði alþjóðasamþykktar og EES-tilskipana hvað varðar tíðni skoðana og eftirlits með skipum.

Í 11. gr. gildandi laga er gert ráð fyrir að öll skip skuli skoðuð aðalskoðun einu sinni á ári, en á undanförunum árum hafa verið fullgiltir alþjóðasamningar og innleiddar EES-tilskipanir sem að sumu leyti ganga á skjön við það ákvæði. Í því sambandi má nefna:

- Alþjóðasamning um öryggi mannlífa á hafinu, svokallaðan SOLAS-samning, sem tekur til farþegaskipa og flutningaskipa. Þar er miðað við lengri skoðunartímabil en í gildandi lögum, sem felst í því að öll ný skip eiga að sæta upphafsskoðun,

aðalskoðunum á 5 ára fresti, milliskoðunum á 2-3 ára fresti, árlegum skoðunum þar sem við á og botnskoðunum á að minnsta kosti 3 ára fresti.

Samningurinn miðar við að farþegaskip sæti upphafsskoðun og aðalskoðun á 12 mánaða fresti.

- Í tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri er kveðið á um að hvert nýtt fiskiskip skuli sæta upphafsskoðun, reglubundinni aðalskoðun með 4 ára millibili að því er varðar bol og vélbúnað með heimild til eins árs framlengingar, tveggja ára millibili á búnaði skips og fjarskiptabúnaður á hverju ári.

Milliskoðanir skulu vera á 2 ára fresti, en fiskiskip úr tré skulu

skoðuð árlega. Skoðunin skal einnig tryggja að breytingar, sem geta rýrt öryggi skipsins eða áhafnar þess, hafi ekki verið gerðar.

- Í tilskipun ráðsins 98/18/EB frá 17. mars 1998 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip er kveðið á



Frá Dalvík. Ljósmyndari: Pálmi Guðmundsson.

um að öll farþegaskip skuli skoðuð áður en þau eru tekin í notkun og síðan reglubundinni aðalskoðun á 12 mánaða fresti og viðbótarskoðunum eftir því sem ástæða er til.

Frh. bls. 7

- 1 Eftirlit með skipum
- 2 Að skrifa sögu víta
- 3 Mikilvægi hafna áréttað
- 4 Vaktstöð siglinga
- 5 Viðhald á vitum
- 6 Breyting á nýsmíðagjaldi
- 7 Þjónustusamningar

Mikilvægi hafna áréttað

Á ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga var m.a. skorað á samgönguráðherra og stjórnvöld að marka skýra stefnu um hlut sjóflutninga í samræmdri samgönguáætlun og óskað eftir tillögum um leiðir til að auka vægi sjóflutninga.

Bls. 3

Vaktstöð siglinga

Í undirbúningi eru breytingar á fjarskiptaþjónustu við skip og er stefnt að því að strandarstöðin í Gufunesi starfi sem vaktstöð siglinga. Hlutverk hennar verður þá fyrst og fremst að vera miðstöð skipaumferðar í íslenskri efnahagslögsögu.

Bls. 4



Hugleiðing siglingamálastjóra



Síbreytilegt lagaumhverfi

Þegar þetta er ritað í byrjun desember hefur samgönguráðherra lagt fram sjö lagafrumvörp á yfirstandandi þingi. Sex frumvarpanna lúta að starfsemi Siglingastofnunar Íslands og fjalla þau um: þurrleiguskráningu fiskiskipa, skipamælingar, vitagjald o.fl., eftirlit með skipum, vinnutíma sjómanna og vaktstöð siglinga.

Verði frumvörpin að lögum munu þau öll hafa áhrif á starfsumhverfi sjómanna og starfsemi Siglingastofnunar Íslands, þó auðvitað í mismiklum mæli. Viðamestu frumvörpin fjalla um eftirlit með skipum annars vegar og vaktstöð siglinga hins vegar og er gerð ítarleg grein fyrir þeim hér í blaðinu.

Ytri aðstæður gera það að verkum að hraði breytinga er alltaf að aukast og það kallar aftur á lagabreytingar sem þessar. Ég tel þó að ákveðin íhaldssemi sé af hinu góða í þessum efnunum og mikilvægt að allar breytingar á lögum séu vandlega undirbúnar. Ekki má fara of geyst í sakirnar því of órar lagabreytingar geta kostað sjávarútveg og siglingar verulegar fjárhæðir. Þá þarf Siglingastofnun Íslands, sem á að annast framkvæmd laganna, að fá svigrúm til að aðlaga starfsemi sína lagabreytingum og kynna þær fyrir viðskiptavinum sínum.

Meðalvegurinn er þó vandrataður því ávallt verður að sjá til þess að úrelt lagaákvæði hindri ekki þróun sjávarútvegs og siglinga.

Nú gengur hátið brátt í garð. Af því tilefni vil ég þakka samstarfsfólki á Siglingastofnun Íslands og viðskiptavinum um land allt fyrir ánægjuleg samskipti á árinu sem er að líða.

Gleðileg jól og farsælt komandi ár

Hermann Guðjónsson

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2, 200 Kópavogur
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060
Heimasíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Ljósmyndir á bls. 3, 4, 6 og 7 tók Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildar er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

Vitar á Íslandi

Verkalok í vitabókinni



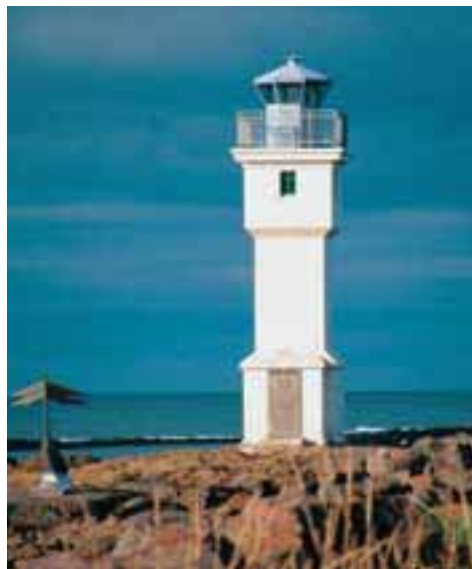
Við byrjuðum á vitabókinni upp úr áramótunum 2000 og nú er hún komin

út. Fyrir kom að maður mætti spurn og undrun meðan á þessari vinnu stóð yfir því að það væri hægt að setja saman bók um vita yfirleitt. Var þetta ekki bara einhver sérviska og undarlegheit? Uppátæki? Myndi nokkur vilja sjá svoleiðis bók?

Þeir voru samt í miklum minnihluta sem þannig spurðu. Flestir voru á því að þetta væri þarft og tímabært verkefni og sumir höfðu flett erlendum vitabókum, séð að efnið var gott, og voru ekki í neinum vafa um að það væri hægt að búa til bók um vita á Íslandi.

Auðvitað var það hægt, en hvers konar bók átti það að verða? Fyrir hverja? Það var um ýmsar leiðir að velja, en við ákváðum að stefna að því að setja saman bók sem hefði breiða skírskotun, enda töldum við að þannig mætti ná til sem flestra. Þess vegna er saga vitamála rakin og lýst þeim aðstæðum sem urðu þess valdandi að til varð íslenskt vitakerfi. Þess vegna eru íslensk vitamál tengd alþjóðlegri þróun í vita- og leiðsögumálum. Þess vegna er sagt frá þeim tæknibreytingum sem hafa skipt mestu á þessum vettvangi. Þess vegna er fjallað um arkitektúr í vitum og þess vegna er byggingarsaga þeirra sett í samhengi við almenna framvindu í húsagerð á Íslandi á því tímabili sem bókin nær til. Og af þessari sömu ástæðu eru teikningar að fjöldamörgum vitum birtar í bókinni og ljósmyndir eru þar af þeim nálega öllum.

Fyrir vikið er *Vitar á Íslandi* allstór bók og sver sig þar í ætt margra þeirra erlendu vitabóka sem við höfum skoðað og lært af, enda var mikla sögu að segja og fjöldi mynda og teikninga sem þurfti að fá að njóta sín. Við ætluðumst líka til þess að bókin yrði grundvallarrit um viðfangs-efnið og höfum því hvergi slakað á kröfum um skrásetningu heimilda og tilvísunum til þeirra og teljum okkur hafa



Akranesviti eldri.
Myndina tók Kristján Sveinsson.

reist þetta verk á traustum fræðilegum grunni, enda ekki annað sæmandi þegar íslenskir vitar og saga þeirra á í hlut.

Bókin um vitana er tilraun okkar höfundanna til að gera merkur þætti í íslenskri menningarsögu skil á frambærilegan hátt.

Vitabyggingarnar voru sprotnar af brýnni þörf fyrir leiðsögu við vetrarmyrkar

strendur og vitatæknin var meðal þess fyrsta sem Íslendingar tileinkuðu sér þegar beiting nútíma verktækni og vélvæðing hófst í byrjun 20. aldar, en þá höfðu vitar logað erlendis svo árhundruðum skipti. Vitasagan og vitarnir eru því dæmi um það hvernig landsmenn tileinkuðu sér erlenda tækni og löguðu hana að sérstökum aðstæðum fámennrar þjóðar í afskekktu eylandi.

Íslenskir vitar eru íslensk verk sem eiga sér erlendar fyrirmyndir og hliðstæður. Þeir eru tákun um tengsl Íslendinga við umheiminn. Þeir eru vitnisburður um íslenskt sjálfstæði, frumkvæði og kunnáttu. Þeir eru bjargvættir sjómanna. Vitarnir lýsa leiðina og þá er að finna um land allt. Vitarnir eru þjóðareign. Vitarnir eru íslensk menning.

Kristján Sveinsson



Mikilvægi hafna áréttað

I Október var haldinn á Akranesi 33. ársfundur Hafnasambands sveitarfélaga. Fundinn sátu fulltrúar frá 42 höfnum sem aðild eiga að sambandinu auk gesta.

Breytingar óhjákvæmilegar

Meginviðfangsefni fundarinnar var hlutverk og framtíðarskipan hafnamála. Formaður Hafnasambandsins, Árni Þór Sigurðsson, lagði áherslu á samstarf allra aðila um breytingar á hafnalögum en allt frá árinu 1997 hefði Hafnasambandið fjallað um framtíðarskipan hafnamála og áréttað að færa þyrfti lagarammann um hafnastarfsemi í nútímalegri búning.

Í umsögn Hafnasambandsins um frumvarpið var m.a. lögð áhersla á að meira fjármagn kæmi til hafnarframkvæmda í samgönguáætlun en ráðgert var í því og að aðlögunartímabil hafnaáætlunar yrði lengt til ársins 2006.

Hafnirnar jafnsettar

Í álitum samgöngunefndar Hafnasambandsins var mikilvægi endurskoðunarákvæðis í frumvarpinu undirstrikað þar sem ekki lægi ljóst fyrir hvaða áhrif ný lög mundu hafa á rekstur og framkvæmdagetu hafna. Þá var ítrekað að í hafnaáætlun fyrir árin 2003 til 2006 yrði tryggt nægt fjármagn til aðlögunar að nýjum hafnalögum.

Þá var lagt til að tekið yrði sérstakt tillit til hafna sem samsettar væru úr mörgum einingum, þ.e. hafnasamlög og sameinuð sveitarfélög, og að ítarleg skoðun færi fram á rekstrarumhverfi hafna og áhrifum laganna á einstakar hafnir.

Í álitum samgöngunefndar sagði einnig að við endurskoðun frumvarpsins þyrfti að breyta 24. grein þess þannig að framlög úr ríkissjóði kæmu í gegnum framkvæmdasjóð hafna sem virkaði með svipuðum hætti og þekktist í samskiptum ríkis og sveitarfélaga í gegnum Jöfnunarsjóð.

Vannýttur samgöngukostur

Fundarmenn lýstu ánægju með tillögu að

samræmdri samgönguáætlun og áréttuðu mikilvægi hafna í samgöngukerfi landsins. Hafnir væru að hluta til vannýttar sem samgöngukostur. Þegar bornir væru saman kostir flutninga á landi annars vegar og á sjó hins vegar yrði að taka tillit til þátta eins og slits á vegum, slysaþættu og mengunar. Í tillögu stýrihóps um samgönguáætlun segir að almennt sé talið að í náinni framtíð verði samgöngur á sjó samkeppnishæfari hvað varðar kostnað.

Fundarmenn bentu og á þá staðreynd að fiskihafnir landsins væru mikilvæg uppspretta samgangna á landi og sjó vegna þeirra afurða sem þar kæmu á land.



Horft út á höfnina í Sandgerði.

Skorað var á samgönguráðherra og stjórnvöld að marka skýra stefnu um samræmda samgönguáætlun og hver yrði hlutur sjóflutninga í þeirri áætlun og að leggja fram tillögur um leiðir til að auka vægi sjóflutninga.

Þá var lagt til að í samráði við sveitarfélögin yrði mörkuð stefna um hvaða hafnir skyldu starfræktar í landinu og með hvaða hætti rekstur þeirra yrði sem best tryggður til að gegna því hlutverki sem þeim væri ætlað í breyttu rekstrarumhverfi.

Sameiginleg umhverfisstefna

Ársfundurinn samþykkti að hafnir landsins tækju upp sameiginlega umhverfisstefnu og var stjórn Hafnasambandsins falið að koma í henni í framkvæmd.

Í þeirri vinnu þyrfti að leggja áherslu á gott og vandað kynningarstarf gagnvart

eigendum, starfsfólki og notendum hafnanna svo og almenningi í landinu.

Móttaka spilliefna

Allar hafnir landsins voru hvattar til að gera þjónustusamning við spilliefnanefnd um söfnun spilliefna og innheimtu þóknunar fyrir það og að endurgreitt skilagjald spilliefna til hafnanna stæði undir kostnaði þeirra við söfnun efnanna.

Varnir gegn mengun sjávar

Fundarmenn lýstu ánægju sinni með framkomu frumvarp um breytingu á lögum nr. 32/1986 um varnir gegn

mengun sjávar og hvöttu Alþingi til að samþykka það hið fyrsta, svo nýta mætti möguleika þess á sem bestan og skilvirkastan hátt, eins og segir í ályktuninni.

Neyðarboðun og slysavarnir við hafnir

Því var beint til stjórnar Hafnasambandsins að hún óskaði eftir endurskoðun á ákvæðum um neyðarhnappa í reglugerð um slysavarnir í höfnum.

Jafnframt var höfnum landsins bent á fjármuni sem Siglingastofnun hefði til að endurnýja öryggisbúnað

hafnanna.

Stjórn Hafnasambandsins var einnig hvött til að ganga til samninga við Slysavarnaskóla sjómanna um sérsniðin námskeið fyrir starfsmenn hafna.

Fulltrúar mismunandi stærðarflokka

Fyrir fundinum lágu breytingartillögur á lögum Hafnasambandsins í þá átt að í stað landfræðilegrar skiptingar yrði stjórnin skipuð fulltrúum mismunandi stærðarflokka hafna þar sem stærð og gerð hafna réði meira um það sem þær ættu sameiginlegt en landfræðileg lega.

Þá var lagt til að ársfundir yrðu lagðir niður en í stað þeirra kæmi hafnasambandsþing annað hvert ár. Inn á milli yrðu svo haldnir hafnafundir sem væru eins konar fræðslu- og kynningarfundir. Kosid var til nýrrar stjórnar og var Árni Þór Sigurðsson endurkjörinn formaður hennar.



Vaktstöð siglinga



Nú á haustþingi hefur samgönguráðherra lagt fram frumvarp til laga um vaktstöð siglinga og er Siglingastofnun Íslands ætlað að taka við framkvæmd þess. Í febrúar 2001 fól samgönguráðherra Siglingastofnun Íslands að undirbúa breytingar vegna fjarSKIPTAÞJÓNUSTA VIÐ SKIP sem sigla í íslenskri efnahagslögsögu til að tryggja enn betur öryggi sæfarenda en nú er og til að koma á móts við alþjóðlegar skuldbindingar.



Strandarstöðin í Gufunesi.

Gufunes langstærst

Við undirbúning frumvarpsins hefur verið lögð á það áhersla að mikilvægt sé að gefa einni strandarstöð aukið hlutverk sem vaktstöð siglinga í íslenskri efnahagslögsögu.

Gufunes er langstærsta strandarstöð landsins með fjölda sérhæfðra starfsmanna og hefur yfir miklum tækjabúnaði að ráða. Aðeins ein önnur strandarstöð er mönnuð í dag en það er stöðin í Vestmannaeyjum.

Hlutverk og starfsemi vaktstöðvar siglinga er fyrst og fremst að vera miðstöð skipaumferðar í íslenskri efnahagslögsögu.

Alþjóðleg öryggisþjónusta

Verkefni vaktstöðvar eru margvísleg og ber þá fyrst að telja þau verkefni sem sinnt er af starfsmönnum í Gufunesi í dag. Í Gufunesi er starfrækt alþjóðleg neyðar- og öryggisþjónusta (GMDSS) fyrir skip og báta sem byggir á vöktun og hlustun á neyðarskeyti frá sjófarendum og sendingum tilkynninga og aðvarana til skipa og báta. Um er að ræða alþjóðlegt

kerfi byggt á ályktunum Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar. Strandarstöðin í Gufunesi sinnir einnig og hefur framkvæmd með sjálfvirku tilkynningar-skyldunni. Í sameiningu reka Landssíminn og Slysavarnafélagið Landsbjörg sjálfvirk tilkynningarkerfi fyrir öll íslensk skip sem eru 6 metrar eða lengri. Þessi starfsemi er nú öll undir sama þaki í Gufunesi.

Í Gufunesi er einnig sinnt vöktun á alþjóðlegum neyðarfjarSKIPTARÁSUM og séð um stjórnun neyðarfjarSKIPTA. Enn fremur er það hlutverk strandarstöðvarinnar í

Gufunesi að sinna símtalaþjónustu við skipa og báta, NAVTEX-þjónustu fyrir skip, dreifingu á skeytum úr COSPAS-SARSAT-gervihnattakerfinu og sinna þjónustu við INMARSAT-gervihnattakerfið. Enn fremur að hljóðrita og

vinna skýrslur vegna slysa sem verða, senda út siglingaaðvaranir og veðurspár.

Upplýsingar og eftirlit með umferð á sjó

Með frumvarpinu er gert ráð fyrir að verkefnum fjölgi og ber þar fyrst að telja nýtt upplýsingakerfi sem ber að taka í notkun í samræmi við skuldbindingar Íslands gagnvart EES-samningnum. Um er að ræða upplýsinga- og eftirlitskerfi vegna umferðar á sjó (sjálfvirk alþjóðlegt auðkenniskerfi skipa, AIS) og snýr það að tilkynningum skipa m.a. varðandi hættulegan farm inn í lögsögu annarra ríkja og/eða inn á hafnarvæði.

Ljóst er að fara verður í uppbyggingu þessa kerfis á næstu árum. Önnur verkefni sem nefna má eru skráning skipa sem falla undir hafnarfríkisefirlit, móttaka tilkynninga og miðlun upplýsinga um bilanir og farartálma á sjó, vöktun kerfis um veður og sjólag og flutningur skipa á hættulegum efnunum.

Enn fremur er reiknað með því að ný vaktstöð geti tekið við og hrint í fram-

kvæmd alþjóðlegum skuldbindingum Íslands á þessu sviði sem ekki hefur tekist að ljúka á undanförunum árum eins og uppbyggingu NAVTEX-kerfisins.

Samningur um starfrækslu framlengdur

Í dag er í gildi samningur við Lands-símamann hf. um rekstur strandarstöðvanna en sá samningur rennur út 1. janúar nk. Fyrirhugað er að framlengja þann samning til þess tíma að hægt verður að hefja starfrækslu vaktstöðvar þeirrar sem frumvarpið gerir ráð fyrir.

Við samþykkt frumvarpsins falla úr gildi lög um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 40/1977 með síðari breytingum og lög um leiðsögu skipa nr. 34/1993 með síðari breytingum. Einnig falla úr gildi lög um ráðstafanir til öryggis við siglingar nr. 56/1932.

Öryggisvika sjómanna

Í lok september var haldin hér á landi öryggisvika sjómanna. Vikan var haldin í tengslum við alþjóðlegan siglingadag IMO. Kastljósinu var beint að öryggi sjómannsins sjálfs, starfsumhverfi hans og hvernig hann getur sjálfur aukið öryggi sitt á sjó. Áherslan var lögð á slysavarnir og æfingar um borð og var m.a. blásið til æfinga um borð í íslenskum skipum.

Í lok vikunnar var haldin ráðstefna um öryggi og heilsu sjómanna um borð í skipum. Þar voru flutt erindi um líf og starf sjómanna séð frá ýmsum sjónarhornum, t.d. alþjóðlegar kröfur um menntun sjómanna, rannsóknir sjóslýsa, björgunaræfingar um borð í skipum, skyndiskoðanir á sjó úti, mikilvægi brunavarna, og öryggisstjórnunarkerfi í skipum.

Sjónum var enn frekar beint að sjómanninum sjálfum með fyrirlestrum um rannsóknir á heyrn sjómanna, krabbameinsvalda í starfsumhverfi þeirra, heilsu og svefnvenjum og botninn í ráðstefnuna var sleginn með lýsingu á sjómenskunni út frá sjónarhorni aðstandanda.

Meginþorra erindanna sem flutt voru á ráðstefnunni má nálgast á vef Siglingastofnunar. Slóðin er: www.sigling.is/page.asp?pageid=819



Nýr vefur Siglingastofnunar

Að undanfögnu hefur verið unnið að uppsetningu á nýjum vef hjá Siglingastofnun Íslands.

Eldri vef stofnunarinnar var hleypt af stokkunum árið 1997. Markmið breytinganna er fyrst og fremst að skapa lifandi fréttavef með greiðar leiðir að þeim upplýsingum sem er að finna á vefnum sem og að brydda upp á nýjungum, eins og ítarlegu upplýsingakorti. Einnig geta þeir sem hafa áhuga á skráð sig á póstlista á heimasíðunni og fengið tilkynningar í tölvupósti um allar fréttir eða flokkaðar fréttir sem og allar breytingar á þeim lögum og reglum sem falla undir starfssvið stofnunarinnar.

Hugbúnaður og veftré

Ráðist var í kaup á svokölluðu LiSA 3,2 vefstjórnarkerfi hjá hugbúnaðarfyrirtækinu Innn hf. en það fyrirtæki sá einnig um hönnun útlits vefsins.

Skipulag veftrés og efnis á vefnum er gjörbreytt frá gamla vefnum og er það gert með það í huga að auðvela aðgengi að upplýsingum. Efninu er t.d. ekki skipt eftir sviðum heldur þeim verkefnum sem stofnunin sinnir og þeirri þjónustu sem hún veitir.

Upplýsingakerfið um „Veður og sjólag“ og aðgengi að því er þó óbreytt.

Upplýsingakort

Upplýsingakortið byggist á hugbúnaði frá Landmati. Þar er og verður hægt að afla sér ítarlegra upplýsinga um hafnir og vita, baujur og dufl, umdæmi Siglingastofnunar o.fl. Upplýsingar verða bæði tölulegar, myndrænar og sagnfræðilegar. Kortið er enn í smíðum en sífellt bætast við nýjar upplýsingar.

Í stöðugri þróun

Þrátt fyrir að vefurinn væri ekki fullfrágenginn var ákveðið að opna fyrir aðgengi að honum, m.a til þess að fá viðbrögð notenda og gagnlegar ábendingar um það sem betur mætti fara. Sem slíkur er upplýsingavefur vissulega aldrei fullmótaður. Eðli málsins samkvæmt er slíkur vefur í sífelldri mótun og endurnýjun.

Vefslóðin er óbreytt: www.sigling.is

Viðhald á vitum

Skipt um ljósabúnað og steypukústað



Meginþungi eftirlits með búnaði vita og viðhalds á vitabyggingum er á sumrin.

Einnig er sinnt viðhaldi á baujum og radióvitum.

Að sögn starfsmanna vitasviðsins var byrjað á baujunum. Í vor var farið í 14 baujur, skipt um 8 þeirra og þær gömlu teknar heim. Nýjum rafhlöðum var komið fyrir og rafbúnaður og legufæri yfirfarin. Nýr ljósabúnaður var settur á þrjár baujur: Brekkuboða, Hnausaker og Ellefu-bauju og lýsa þær nú skærar en áður.

Sinnt var eftirliti með vitum

á Suðurlandi, Austfjörðum og Norðurlandi að Bríkurvita við Ólafsfjörð. Í þann vita fóru rafvirkjar Siglingastofnunar gangandi og var það að sögn mjög skemmtileg ganga sem tók um 1 klst. Þegar komið er út að Bríkurvita blasir við fallegur dalur sem heiti Fossdalur, girtur háum fjöllum með á sem steypist fram af bakkanum á leið til sjávar. Í ferðinni var sinnt viðhaldi á 21 vita.

Einnig var sinnt eftirliti með vitum á Vestfjörðum allt frá Gjögurvita að Skorarvita.

Í síðarnefnda vitann fór rafvirkjarnir einnig á postulahestunum, frá Melanesi að Sjöundaá og þaðan var gengið eftir fjárgötum í Skorarvita.

Auk eftirlits með búnaði vitanna er árlega sinnt viðhaldi á um fimmtungi vitabygginga. Í sumar var sinnt viðhaldi á 21 vitabyggingu á Vesturlandi og Vestfjörðum, Norðausturlandi, Austfjörðum og Reykjanesi. Þar á meðal má nefna Höskuldsey á Breiðafirði, Hornbjargsvita,



Klofningsviti á Breiðafirði. Ljósmynd: Guðmundur Bernódsson.

Grimseyjarvita, vitann á Vattarnesi og Reykjanes aukavita.

Í flesta vitana er akfært en í átta þeirra þurfti að fara sjóleiðina. Í nokkra vita var farið með varðskipinu Óðni bæði til eftirlits og viðhalds.

Flestir vitarnir voru málaðir gulir en sjö voru kústaðir með hvítu steypuefni.

Rafbúnaður var yfirfarinn og geymar mældir í samtals 54 vitum en á árinu hefur eftirlit verið sinnt í um 65 vitum.

Fyrir utan eftirlit með búnaði var í ferðunum lokið við að taka myndir í vitabókina sem var byrjað á sumarið 2001 en bókina kom út í haust.

Nýtt skipurit

Nýtt skipurit Siglingastofnunar tók gildi 1. nóvember sl.

Helstu breytingar eru þær að við starfi forstöðumanns á skoðunarsviði tók Páll Hjartarson en Baldur Bjartmarsson er forstöðumaður vitasviðs.

Kristján Vigfússon verkefnisstjóri mun hafa umsjón og eftirlit með þjónustusamningum og fjarskiptaþjónustu við skip en gert er ráð fyrir að yfirumsjón með þeim málaflökki færist til Siglingastofnunar frá

og með næstu áramótum. Kristján er jafnframt staðgengill siglingamálastjóra.

Tómas Sigurðsson, sem varð sjötugur á árinu, lét af störfum en hann hefur gegnt stöðu forstöðumanns á vitasviði og síðustu missiri einnig verið forstöðumaður skoðunarsviðs.

Í skipuritinu er tekið tillit til þess að með lögum nr. 73/2002 sem tóku gildi 4. nóvember sl. hefur starfsheiti forstjóra Siglingastofnunar breyst í siglingamálastjóri.



Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
28.11.02	Stokkseyri - sjóvörn 2002	37.142.500	24.961.500	67,2	Ræktunarsamband Flóa og Skeiða	12
12.11.02	Rifshöfn - grjótgardur og stálþil	30.994.625	19.636.950	63,3	Ísar ehf.	8
29.10.02	Grundarfjörður - raflagnir í Stórubryggju	6.264.141	3.340.000	53,3	Kristmundur Harðarson	5
10.10.02	Akranes - dýpkun 2002	59.529.500	55.700.000	93,5	Hagtak hf.	3
01.10.02	Stykkishólmur - lenging stálþils	13.004.090	8.222.100	63,2	Skipavík hf.	7

Lög og reglugerðir

Dags.	Heiti	Nr.	Gildistaka
16.10.02	Reglugerð um breytingu á hafnarreglugerð fyrir hafnir Fjarðarbyggðar nr. 390/2000	737/2002	29.10.02
16.10.02	Reglugerð um breytingu á hafnarreglugerð fyrir Seyðisfjarðarhöfn nr. 380/1985	729/2002	29.10.02
02.10.02	Reglugerð um breytingu á reglum um slysavarnir í höfnum. nr. 247/200	705/2002	21.10.02
	Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 586/2002 um efni sem eyða ósonlaginu	659/2002	20.09.02
29.08.02	Reglugerð um breytingu á reglugerð um gjöld fyrir skoðun, skráningu, mælingu skipa o.fl. nr. 587/2002	641/2002	10.09.02
29.08.02	Reglugerð um breytingu á reglugerð um lögskráningu sjómanna nr. 880/2001	640/2002	10.09.02

Eftirlit með skipum

Breyting á nýsmíðagjaldi



Í ágúst tók gildi ný reglugerð um gjöld fyrir skoðun, skráningu, mælingu skipa o.fl. nr.

587/2002.

Reglugerðin leysir af hólmi gildandi reglugerð nr. 106/2001 um þetta efni en henni var breytt með reglugerð nr. 491/2001. Samhliða er gjaldskrá varðandi köfunarmál nr. 528/2001 felld brott og hún tekin inn í reglugerðina.

kostnaði stofnunarinnar vegna þjónustu þeirrar sem veitt er vegna viðkomandi nýsmíði. Niðurstaða þeirrar úttektar var að gjaldið hefur í flestum tilvikum ekki staðið undir kostnaði stofnunarinnar. Jafnframt eru dæmi þess að innheimt nýsmíðagjald er hærra en sem nemur kostnaði stofnunarinnar.

Samkvæmt eldri reglugerð hefur nýsmíðagjald verið fast hlutfall af lokaverði skips, en nú er kveðið á um að gjaldið verði



Úr vinnusal skipasmíðastöðvarinnar Trefja í Hafnarfirði.

Gjald miðað við kostnað

Í reglugerðinni er breytt útfærslu á svokölluðu nýsmíðagjaldi sem er gjald fyrir þjónustu stofnunarinnar á yfirferð og samþykkt smíðalýsinga og teikninga, skipamælingum, yfirferð stöðugleikagagna og hleðslu- og stöðugleikaprófun, eftirlit með smíði skipsins, skoðun á skipi og búnaði þess og skráningu þess.

Stofnunin gerði sérstaka úttekt á innheimtu nýsmíðagjalds síðustu þrjú ár og

innheimt miðað við framlagða vinnu starfsmanna Siglingastofnunar samkvæmt útseldum taxta hennar.

Sú skipan mála á að færa gjaldið til samræmis við þann kostnað sem stofnunin ber.

Siglingastofnun sendi bréf til hlutað-eigandi þar sem vakin var athygli á gildistöku reglugerðarinnar.

Þjónustustöðvar gúmmíbjörgunarbáta

Samgönguráðuneytið hefur staðfest nýja reglugerð um þjónustustöðvar gúmmíbjörgunarbáta nr. 588/2002 sem leysir af hólmi reglur Siglingastofnunar um sama efni frá 16. mars 1995.

Markmið reglugerðarinnar er að tryggja öryggi íslenskra sjófarenda. Því markmiði á að ná með því að gera tilteknar kröfur til þjónustustöðva gúmmíbjörgunarbáta, staðfesta nægjanlega fjölda þjónustustöðva og hafa virkt eftirlit með þeim.

Tilgangur reglugerðarinnar er að tryggja að þjónusta þjónustustöðva gúmmíbjörgunarbáta sé með þeim hætti að aðgengi notenda sé tryggt og ávallt sé fyllstu öryggis-sjónarmiða gætt.

Halónslökkvikerfi óheimil frá janúar 2004

Umhverfisráðuneytið hefur staðfest breytingu á reglugerð um efni sem eyða ósonlaginu. Í reglugerðinni er kveðið á um að:

- óheimilt sé að hafa halónslökkvikerfi í skipum eftir 31. desember 2003
- tilkynna skuli Hollustuverndar ríkisins eigi síðar en 1. febrúar 2004 hvernig halóni á kerfinu hafi verið ráðstafað
- óheimilt sé eftir 1. janúar 2003 að endurhlaða slökkvikerfi í skipum með halóni.



Breytt tíðni á skoðun skipa, frh. af síðu 1

Árleg skoðun öryggisbúnaðar

Helstu áhrif breytinganna eru þau að lengri tími mun liða á milli þess sem aðalskoðanir fara fram á skipum. Þær verða á fimm ára fresti og milliskoðanir á tveggja ára fresti í stað árlegrar aðalskoðunar.

Skoðunum mun fækka með tilliti til bols og vélbúnaðar. Þótt skoðunartímabil lengist getur Siglingastofnun hvenær sem er beitt skyndiskoðunum á skipum og þannig fylgst vel með ástandi skipa og búnaðar þeirra. Jafnframt byggir frumvarpið og reglugerðardrög sem birt eru sem fylgiskjal með frumvarpinu á að skoðun á öryggisbúnaði skipa fari ætíð fram árlega og er því ekki verið að slaka á kröfum um öryggi skipa og áhafna þeirra með frumvarpinu.

Árlegt skipagjald

Hinn meginilgangur frumvarpsins er að breyta fyrirkomulagi gjaldtöku fyrir skoðun og eftirlit með skipum sem Siglingastofnun annast.

Hingað til hafa eigendur skipa greitt árlega skipagjald. Gjaldið hefur mætt hluta af kostnaði Siglingastofnunar fyrir lögbundna árlega aðalskoðun skipa. Með frumvarpinu er lögð til sú breyting að eigendur skipa greiði árlegt skipagjald sem rennur í rikissjóð og miðast það við stærð skipa. Auk þess er lagt til að eigandi eða útgerðarmaður greiði fyrir skoðunina samkvæmt gjaldskrá stofnunarinnar. Sú gjaldskrá má aldrei vera hærri en sem nemur sannanlegum kostnaði Siglingastofnunar við skoðanir og eftirlit með skipum.

Kostnaður við skipaskoðun

Siglingastofnun hefur lagt mat á hve langan tíma taki að skoða skip í hverjum stærðarflokki fyrir sig og byggt það á tímaskráningu og reynslu skoðunarmanna. Miðað við stærð skipa, eðli skoðana og skoðunartímabil er niðurstaða Siglingastofnunar að tímagjald fyrir starfsmenn stofnunarinnar þurfi að vera 3.800 klst. ef miðað er við verðlag ársins 2001.

Heildarkostnaður Siglingastofnunar árið 2001 við þætti er lúta að skipaskoðun og stjórnásluverkefnum sem tengjast skipum og áhöfnum þeirra nam 233 m.kr. Sértekjur greiddar beint til stofnunarinnar vegna þessara verkefna námu um 52 m.kr. Eftir standa um 181 m.kr. sem fjármagnaðar voru beint úr rikissjóði (119 m.kr.) og með skipagjaldi (62 m.kr.) Af umræddri 181 m.kr. sem skipaverkefni kostuðu árið 2001, var kostnaður við aðalskoðun skipa um 71 m.kr.

Vitasvið

Nýr starfsmaður í smiðju



Ingimundur Tómasson, starfsmaður á vitasviði.

Ingimundur er fæddur í Reykjavík 16. mars 1949.

Hann lauk námi í bifreiðasmíði árið 1972 frá Iðnskólanum í Reykjavík og

starfaði við þá iðn til ársins 1979. Þá hóf hann störf hjá Vita- og hafnamálastofnun og var þar til ársins 1988.

Ingimundur vann síðan við réttingar og bílamálun þar til hann kom til starfa hjá Siglingastofnun 1. nóvember sl.

Ingimundur er kvæntur Elínu Hansen og eiga þau þrjú börn.

Þjónustusamningar

Siglingastofnun falið eftirlit með framkvæmd



Á ársfundi Slysavarnafélagsins Landsbjargar í maí í fyrra voru undirritaðir fimm samstarfssamningar milli félagsins og samgönguráðuneytisins.

Samningarnir fólu í sér að ráðuneytið keypti tiltekna þjónustu af félaginu og jafnframt að Siglingastofnun myndi fyrir hönd verkkaupa annast almennt eftirlit með framkvæmdinni. Sama var látið gilda um öll önnur samskipti sem samningarnir gera ráð fyrir.

Viðaukasamningur var gerður vegna málsins í apríl 2002 og verkefnið formlega fært til stofnunarinnar með bréfi ráðuneytisins frá 10. maí 2002.

Fimm samningar

Þeir samningar sem um ræðir eru:

- Almennur samstarfssamningur milli Slysavarnafélagsins Landsbjargar og samgönguráðuneytisins sem gildir til og með 31. desember 2003.
- Samningur um starfrækslu Slysavarnaskóla sjómanna. Markmið skólans er auka öryggi sjómanna með fræðslu og þjálfun í meðferð björgunar- og öryggisbúnaðar og almennri fræðslu um slysavarnir á sjó.

Samningurinn gildir frá 1. janúar 2001 til og með 31. desember 2004.

- Samningur um starfrækslu sjálfvirka tilkynningarkerfisins fyrir íslensk skip og báta styttri en 24 metrar.

Samningurinn gildir frá 1. janúar 2001 til og með 31. desember 2002.

- Samningur um rekstur björgunarbáta sem starfa eftir reglum Björgunarbátasjóðs Slysavarnafélagsins Landsbjargar frá 16. janúar 1999.

Tilgangurinn með rekstri björgunararbáta er eins og fram kemur í þjónustusamningi að reka stóra björgunarbáta í C-



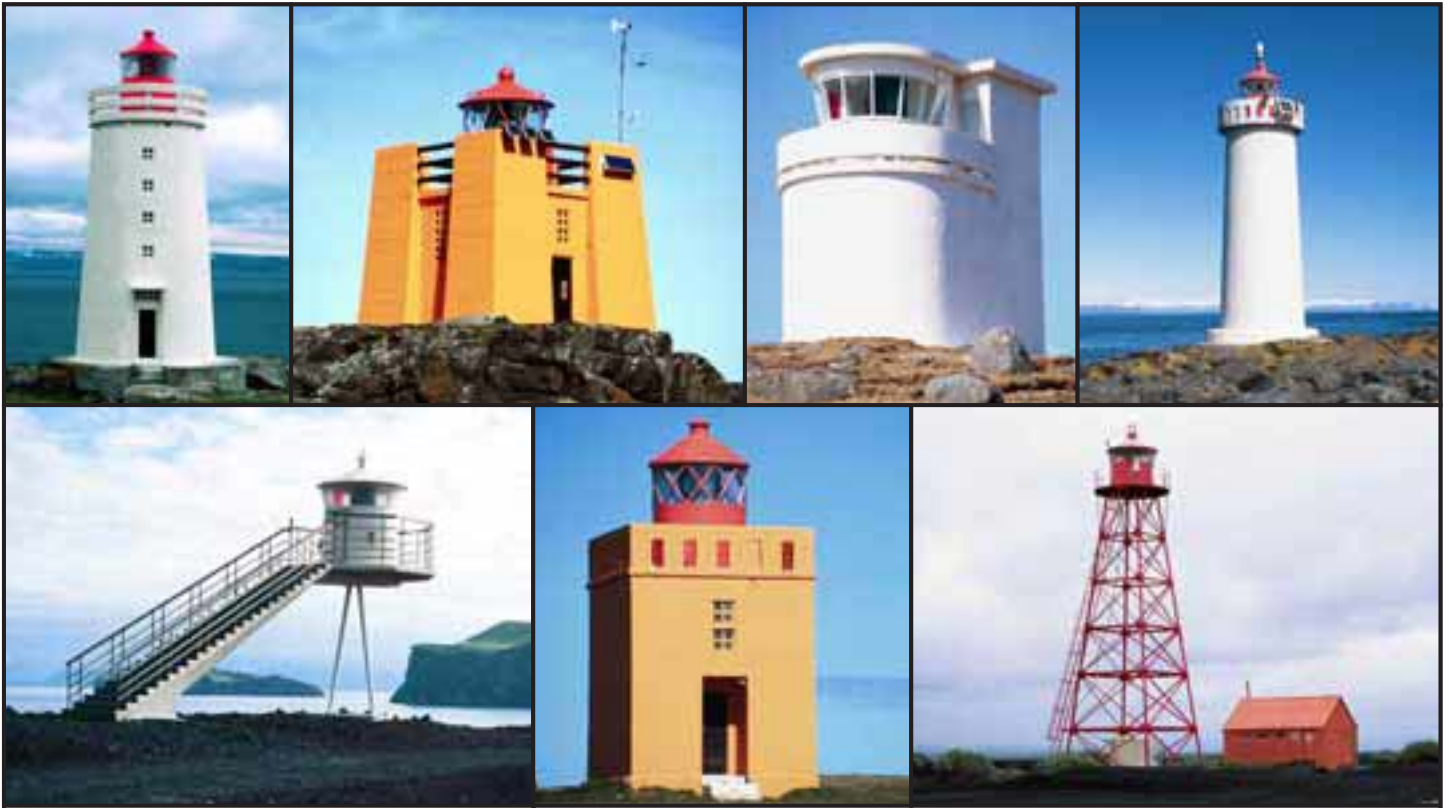
Frá Sundahöfn.

og B2-flokki í samvinnu við björgunarsveitir í öllum landshlutum.

Samningurinn gildir frá 1. janúar 2001 til og með 31. desember 2004.

- Samningur um starfrækslu þjálfunar- og fræðslumiðstöðvar að Gufuskálum á Snæfellsnesi.

Samningurinn gildir frá 21. maí 1998 til og með 20. maí 2003.



Vitar á Íslandi

Þann 1. desember 1878 var íslenska skammdegismyrkrið í fyrsta sinn rofið af vitaljósi þegar tekinn var í notkun landsins fyrsti viti á Valahnúk á Reykjanesi. Vitalýsing var forsenda þess að hægt væri að halda uppi siglingum til Íslands að vetrarlagi og um langt skeið voru vitarnir meðal mikilvægustu leiðsögutækja sjófarenda.

Bókin **Vitar á Íslandi** er menningarsögulegt rit um sögu og þróun vitamála á Íslandi og í henni er að finna fjölda mynda og teikninga auk umfjöllunar um alla íslenska vita.

Allt frá því fyrsta íslenska vitaljósið var tendrað hafa ljós vitanna klofið nætursortann og vitageislar vísað sjófarendum örugga leið. Ljós vitanna hafa mörgu sjómanslífi borgið og bygging og rekstur vita og annarra leiðsögumannvirkja hefur eflt öryggi sjófarenda meira en flest annað.

Í ritinu **Vitar á Íslandi** er saga íslensku vitaþjónustunnar rakin frá upphafi, fjallað um vitaskipin og þátt vitavardanna, breytileg vitatækni er skýrð og skilgreind og hér er fjallað um byggingarlist íslenskra vita og tengsl byggingarstíls þeirra við strauma og stefnur í byggingarlist á hverjum tíma.

Vitar á Íslandi fæst í mörgum bóka-verslunum. Auk þess er hægt að panta bókina hjá útgefanda og fá hana senda í pósti, síminn er **560 0000**.
Verð kr. 7.650 með vsk.

Útgáfa og dreifing:



SIGLINGASTOFNUN

Vesturvör 2, 200 Kópavogi, sími 560 0000