

Sjómannadagurinn

KYNNINGARBLAÐ

LAUGARDAGUR 11. júní 2022



Sjómannadagurinn í Reykjavík er samstarf Sjómannadagsráðs, Faxaflóahafna og útgerðarfélagsins Brims. Ariel Pétursson er formaður Sjómannadagsráðs.

FRÉTTABLAÐIÐ/ERNIR

Sjómannadagurinn er dagur okkar allra

Dagskrá sjómannadagsins í Reykjavík er fjölbreytt að vanda. Boðið verður upp á glæsilega dagskrá við Reykjavíkurböfn og á Grandanum þar sem allir aldurshópar ættu að finna eitthvað við sitt hæfi. [2](#)



Fjölmeðg skemmtiatriði og viðburðir eru í boði á sjómannadaginn fyrir alla fjölskylduna.



Furðufiskasýningin er alltaf jafn vinsæl. Þar má kynnst ýmsum skrýtnum fiskum.



Koddaslagur er fastur liður á sjómannadaginn og mjög vinsæll.

**Sjómanna-
dagurinn
hefur lengi
skipað
stóran sess
meðal
lands-
manna og
gerir enn.**

Ariel Pétursson

Sjómannadagurinn verður haldinn hátíðlegur á morgun, sunnudag, um land allt. Við Reykjavíkurborg verður boðið upp á glæsilega dagskrá fyrir alla aldurshópa og verður sérstaklega hugað að barnafjölskyldum segir Ariel Pétursson, formaður Sjómannadagsráðs. „Sjómannadagurinn hefur lengi skipað stóran sess meðal landsmanna og gerir enn. Það var mikið keppikefli fyrir sjómenn áður fyrr að fá þennan dag, enda eru sjómenn oft fjarri heimahögum þegar flest annað fólk á frí, til dæmis 17. júní, kringum páska og hvítasunnu. Sjómenn fá flestir frí á jölunum og því skiptir sjómannadagurinn auðvitað miklu máli fyrir sjómenn og fjölskyldur þeirra. Sjómönnum finnst líka mikil upphæfð að eiga þennan dag og geta kynnt líf sitt og störf fyrir almenningi, hvernig við nýtum sjóinn sem matarkistu og til flutninga.“

Þyrst í affreyningu
Sjómannadagurinn féll niður árin 2020 og 2021 vegna heimsfaraldursins og því má segja að

landsmenn séu flestir orðnir ansi þyrstir í fjölmennar hátíðir. „Það ríkir heilmikil spennan meðal sjómanna og fjölskyldna þeirra. Ég held að sjómannadagurinn sé fyrsta bæjarhátíðin í Reykjavík frá því Covid skall á. Við bindum því miklar vonir við að sjá sem flesta höfuðborgarbúa á Grandanum og við Reykjavíkurborg á morgun, sunnudag. Ég þykist vita að fleiri en við séum þyrst í affreyningu á borð við þessa.“

Fjölbreytt dagskrá í boði
Eins og venjulega er boðið upp á fjölbreytta dagskrá. „Það verða tvö svið, stóra sviðið við Brim úti á Granda og litla sviðið við Grandagarð. Þar verður boðið upp á fjölbreytta dagskrá þar sem meðal annars koma fram Briet, Ávaxtakarfan, Latibær, Valdimar, Æði-strákarnir, Lína Langsokkur og Mikael töframaður. Síðan er fjölmargt annað í boði víðs vegar um svæðið, eins og bryggjuspjall, leikvöllur úr afgangstímri og gömlum veiðarfærum, dorgveiðikeppni, reipitög og klifurkeppni, þar sem klifurvegur verður settur við bryggjuenda. Einnig mun varðskipið Þór bjóða upp á



Yngstu kynslóðinni gefst tækifæri til að hitta ýmsar skemmtilegar persónur.



„Við bindum því miklar vonir við að sjá sem flesta höfuðborgarbúa á Grandanum og við Reykjavíkurborg á morgun, sunnudag,“ segir Ariel Pétursson.

FRÉTTABLAÐIÐ/
ERNIR

siglingar yfir daginn en fyrsta ferð verður farin kl. 11, sama tíma og hátíðarsvæðið opnar. Búist er við mikilli aðsókn í siglinguna og hvet ég því fólk til mæta strax kl. 11 ef það vill tryggja sér ferð. Svo má ekki gleyma furðufiskunum, en þeir verða til sýnis í fiskikörum, börnum og fullorðnum til mikillar ánægju.“

Mikilvæg heiðursathöfn
Auk skemmtidagskrárinnar eru fastir liðir í hátíðardagskránni sem skipa ríkan sess í lífi margra sem hafa tengingu við hafið og sjómennskuna, segir Ariel. „Þar má nefna minningarathöfnina um látna og týnda sjómenn, sem fer fram í Fossvogskirkjugarði kl. 10, hátíðarmessu sem fer fram í Dómkirkju kl. 11 og heiðrunarathöfn sem fer fram í Hörpu kl. 14, en þar verða sjómenn heiðraðir fyrir farsæl störf og björgun mannlífa.“ Sjómannadagurinn í Reykjavík

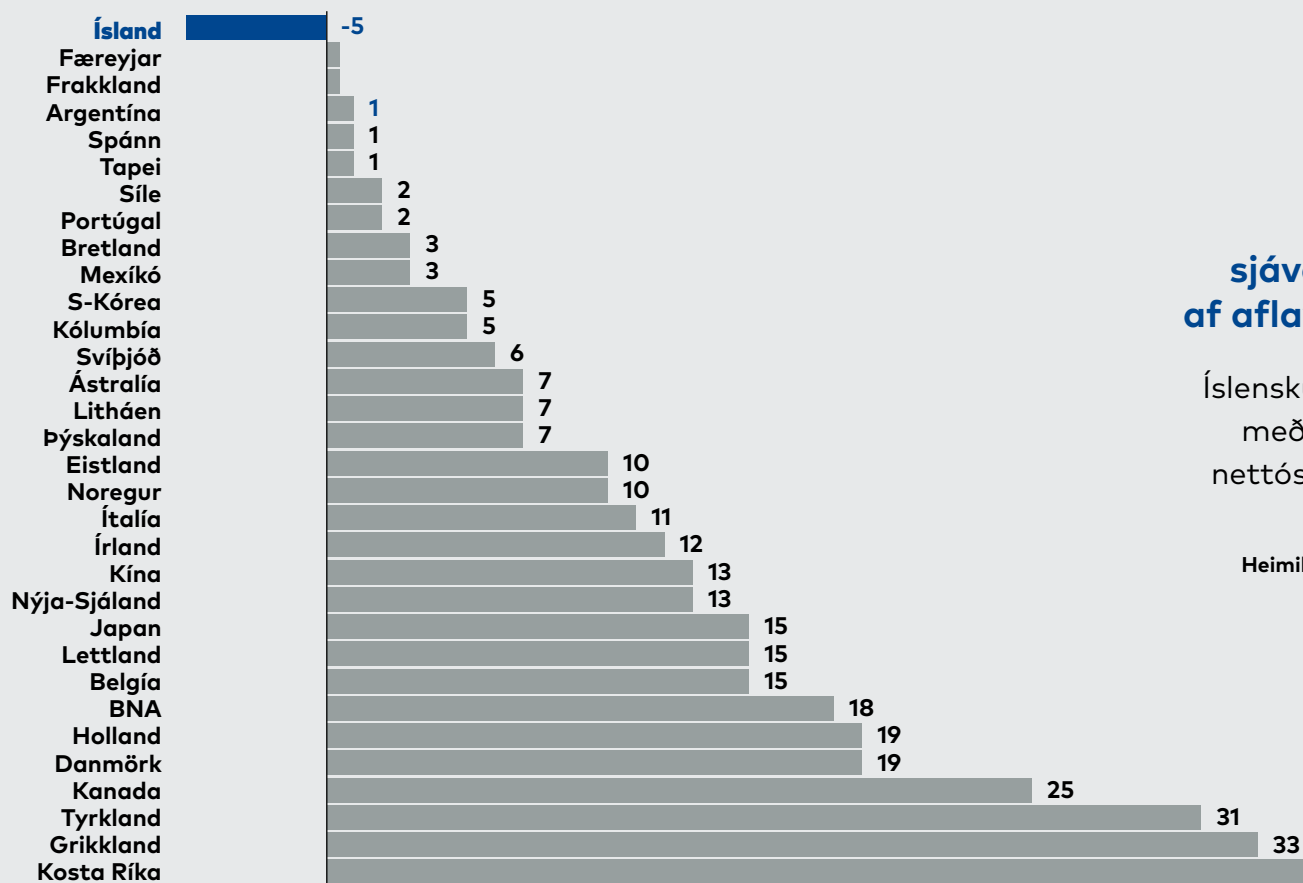
er samstarf Sjómannadagsráðs, Faxaflóahafna og útgerðarfélagssins Brims. „Við hjá Sjómannadagsráði stöndum að kynningu á starfi sjómanna, Faxaflóahafnir kynna mikilvægi hafnarinnar og Brim leggur áherslu á sjálfbæra umgengni um auðlindina.“ Sjálfur er Ariel mjög spenntur fyrir morgundeginum. „Ég er sérstaklega spenntur fyrir klifurkeppninni sem hefst kl. 16, en þar tek ég þátt. Mér finnst nú líklegt að ég detti í sjóinn enda nýbyrjaður að klifra. Annars er af svo mörgu að taka að erfitt er að velja eitthvað eitt umfram annað. Svo verður bara gaman að ganga um og heilsa upp á fólkið. Ég hvet sem flesta til að mæta og eiga góðan dag með sjómönnum og þeim sem standa þeim næst.“ ■

Nánari upplýsingar á sjomanna-
dagurinn.is.



Til hamingju sjómenn og starfsfólk í sjávarútvegi

Þið eruð fremst í flokki!



Nettóstuðningur til sjávarútvegs sem hlutfall af aflaverðmætum, 2018, %

Íslenskur sjávarútvegur er sá eini meðal þjóða OECD sem skilar nettóskatttekjum í stað þess að njóta opinbers stuðnings.

Heimild: OECD Fisheries Support Estimate

Veiðar smábáta skila 26 milljörðum beint

Strandveiðar standa nú sem hæst. Þátttaka er afar góð og alls hafa 639 bátar landað á vertíðinni. Afli hefur aukist á öllum svæðum, en að vanda mismikið.

olafur@frettabladid.is

Örn Pálsson er framkvæmdastjóri Landssambands smábátaeigenda. „Mér sýnist þeir á svæði A eiga hvað auðveldast með að ná skammtinum. Nú fer hins vegar að nálgast sá tími sem fiskgengd eykst á svæði C, sem á í raun allt undir því að ráðherra tryggi veiðar til ágústloka.“

Örn segir að miðað við ráðgjöf Hafrannsóknastofnunar í fyrra hefðu menn getað búið við minni veiði. „Mínir menn á miðunum segja svo ekki vera. Sú ánægjulega þróun hefur átt sér stað að fiskverð hefur hækkað frá síðasta ári. Það hefur meðal annars leitt til þess að menn leggja sig meir eftir ufsanum þar sem aflinn hefur aukist um rúm 200 prósent.

Meðalverð á þorski á mörkuðunum frá því strandveiðar hófust 2. maí stendur í 388 kr./kg en var 299 yfir sama tíma í fyrra. Það munar um 30 prósent hækkun. Í ufsanum eru tölurnar 189 kr./kg á móti 99 kr./kg í fyrra.“

Auk þess sem á sjöunda hundrað sjómenn hafa atvinnu sína af útgerð smábáta og rekstri sjálfstæðra fyrirtækja eru strandveiðar gríðarlega mikilvægar fyrir fjölmarga. Fiskvinnslur og útflytjendur taka strandveiðifiskinum fagnandi. Þessir aðilar geta keypt þúsundir tonna á markaði yfir sumartímann og selt á hæsta verði.

„Fyrir stuttu las ég viðtal við aðila í Fiskifréttum sem rekur fiskvinnslu í Hafnarfirði,“ segir Örn. „Hann sagði finan fisk koma frá strandveiðiflotanum. Mikil breyting hafi orðið til batnaðar á meðferð aflans frá því strandveiðar hófust. LS hefur alltaf brýnt það fyrir mönnum að ganga vel um, sá áróður hefur skilað sér og nú sjá menn um það sjálfir sín á milli. Nú er það ekki líðið að menn fari íslausir á sjó, þar sem kæla verður strax eftir að fiskurinn er kominn um borð til að tryggja gæðin.“

Örn segir helsta áhyggjuefnið hvað varðar strandveiðarnar vera ákvæði laga í stjórn fiskveiða um stöðvun veiða þegar sýnt er að leyfilegum heildarafla, að ufsa undanskildum, verði náð. „Á fyrstu 19 dögum strandveiða er þorskafli á dag að meðaltali 200 tonn. Eigi strandveiðar að vara til ágústloka verður að bæta við leyfilegan heildarafla í þorski. Tíu þúsund tonn duga engan veginn. Gríðarlega mikið er í húfi og allt mælir með að ráðherra komi í veg fyrir stöðvun veiðanna.“

Örn segir auðvelt að réttlæta áframhaldandi strandveiðar þar sem þær séu sjálfbærar að öllu leyti. „Efnahagslega skila strandveiðar miklum verðmætum til þjóðarinnar í formi tekna til þeirra sem stunda þær, þjónustuaðila, fiskmarkaða og fiskvinnslufólks, svo eitthvað sé nefnt. Við þetta má bæta tekjum til flutningsaðila yfir hafid og gjaldeyristekjum af útflutningi. Nú, ég tala nú ekki um ánægju þeirra sem neyta fisks sem veiddur er af trillukörlum á Íslandi.“

Að sögn Arnar er umgengnin um auðlindina annar þáttur sjálfbærinnar, umhverfisvænar veiðar, engin hætta á ofveiði né að gengið verði of nærri þorskstofninum, allt sem þarf til að tryggja veiðar í ágúst er eitt prósent af leyfilegum heildarafla og málið sé dautt. „Þriðji þáttur sjálfbærni sem ég vil nefna er að atvinnuvegurinn



Örn Pálsson, framkvæmdastjóri Landssambands smábátaeigenda, segir að auka þurfi aflaheimildir til strandveiða í ár.

FRÉTTABLAÐIÐ/ANTON BRINK

Í auknum mæli hefur almenni byggðakvótinn ekki verið að nýttast þeim byggðum sem honum er ætlað að veita stuðning. Það gerist á þann hátt að stærri skip hafa fengið honum úthlutað þar sem útgerðir þeirra skeyta því lítt hvort gert er út frá því byggðarlagi sem aflaheimildirnar eru veittar til.

sé stundaður í sátt við þjóðina. Ég fullyrði að svo sé. Hver getur lagst gegn því að hundruð smábáta stundi róðra yfir sumarið þar sem einn er í áhöfn? Strandveiðarnar eru nánast eini möguleikinn á að ungt fólk hasli sér völl í útgerð. Við megum ekki leggja stein í götu þessarar nýbreytni í fiskveiðikerfinu, verðum að efla það enn frekar.“

Ekki bara strandveiðar
Hvernig er það, er Landssamband smábátaeigenda ekki með nein önnur mál á dagskrá en strandveiðarnar?

„Jú, jú – hjá LS er hugsað um fleira en strandveiðar. Sextán svæðisfélög smábátaeigenda hringinn í kringum landið mynda Landssamband smábátaeigenda. Þau eru öll virk, halda árlega fundi, kjósa í stjórn og álykta um ýmis málefni. Allt frá stofnun LS, 5. desember 1985, hefur félagið verið heppið með stjórnarmenn í félagunum ásamt stjórn LS. Hjá stjórn málamönnum hef ég heyrt að þeir komi málefnum smábátaeigenda vel á framfæri þar sem högværð og kurteisi sé í fyrirrúmi. Það sé gaman að eiga við þá samtal.

Allt þetta, auk stuðnings almennings, hefur orðið til þess að smábátautgerðin hefur orðið sífellt öflugri, sem marka má á að þeir veiddu á síðasta fiskveiðiári 85.500



Hafnarfjarðarhöfn á fallegum degi, smábátar við leguna. Verði aflaheimildir til strandveiða ekki auknar stefnir í að smábátar landsins verði bundnir við bryggju í stað þess að færa milljarða í þjóðarþúið.

FRÉTTABLAÐIÐ/GVA

tonn með aflaverðmæti upp á 26 milljarða. Þar skoraði þorskurinn hæst, var rúmur 2/3 aflans, ýsa um 14 prósent, aðrar helstu tegundir voru grásleppa, steinbítur og ufsi.“
Miðað við heildarafla alls fiskveiðiflotans veiddu smábátar, að sögn Arnar, á milli 21 og 22 prósent alls þorsks, fimmtung af allri ýsu og löngu, fjórðung keiluaflans og 36 prósent alls steinbíts sem landað var. Þá kemur grásleppan öll í hlut smábáta.

Slagurinn stendur áfram
Örn segir LS horfa mjög til þeirra veiðiréttinda sem áunnist hafa gegnum tíðina. „Helst er til að taka 5,3 prósent pottinn sem varið er til strandveiða, línuivílnunar, byggðakvóta, skel- og rækjuupp-bóta og frístundaveiða. Í auknum mæli hefur almenni byggðakvótinn ekki verið að nýttast þeim byggðum sem honum er ætlað að veita stuðning. Það gerist á þann hátt að stærri skip hafa fengið honum úthlutað þar sem útgerðir þeirra skeyta því lítt hvort gert er út frá því byggðarlagi sem aflaheimildirnar eru veittar til. Í dæmi smábáta sem stunda dagróðra er þessu ekki svo farið, þeir eru gerðir út frá þeim stöðum

sem heimildunum er ætlað að styrkja.“
Bláðamanni finnst fullyrðing Arnar með ólíkindum og biður hann að nefna dæmi þessu til staðfestu. „Förum landshornanna á milli eða alla leið til Þórshafnar,“ segir Örn. „Hreppurinn átti rétt á að fá úthlutað um 90 tonnum af þorski. Smábáturinn Litlanes ÞH, í eigu Ísfélagsins í Vestmannaeyjum, var einn þeirra og átti rétt á 40 tonnum. Með heimild í regluverki stjórnar fiskveiða kom fyrirtækið því þannig fyrir að byggðakvóti bátsins var ekki veiddur af bát gerðum út frá Þórshöfn, heldur af togara fyrirtækisins sem gerður er út frá Vestmannaeyjum. Þetta er aðeins eitt dæmi um hvernig farið er á svig við markmið almenns byggðakvóta.“
Örn segist lengi hafa verið þeirrar skoðunar að byggðakvótann eigi eingöngu að nýta af dagróðrabátum, stærri skip hafi ekki rétt á honum, þær heimildir fari til fleiri smábáta og til strandveiða. Segist hann sannfærður um að slíkt fyrirkomulag myndi nýttast hinum dreifðu byggðum best.
Línuivílnun er eingöngu fyrir dagróðrabáta. LS vill efla línuveiðar með því að ívilnað verði til allra

dagróðrabáta þar sem prósentan verði hæst hjá þeim sem beita í landi en fari svo stigminnkandi eftir því verki sem unnið er áður en línan er sett í sjó.
Hjá LS fer jafnframt mikil orka í gerð umsagna við einstök frumvörp sem eru til meðferðar á Alþingi. Örn nefnir sem dæmi stjórnarfrumvarp innviðaráðherra um áhafnir skipa sem nú er til meðferðar öðru sinni í umhverfis- og samgöngunefnd. „Þar er gert ráð fyrir að skylt sé að hafa stýrimann í áhöfn standi róður lengur en 14 klukkustundir. Í breytingartillögu meirihluta nefndarinnar er hins vegar lagt til að miðað verði við 19 klukkustundir þar sem starfinu megi gegna hásetar sem hafa að baki ákveðinn siglingatíma án þess að hafa réttindi sem stýrimenn. Ákvæðið gildir til 1. júlí 2024. Verði frumvarpið að lögum verður að leggja í áframhaldandi baráttu til að koma í veg fyrir að skylt verði að skrá stýrimann í áhöfn smábáta, enda aldrei gert ráð fyrir slíku í kjarasamningi LS og sjómannasamtakanna,“ segir Örn Pálsson og það er alveg ljóst að baráttunni fyrir réttindum smábátasjómannna er hvergi nærri lokið. ■

ÖRYGGI OG ÞEKKing



Rafiðnaðarsamband Íslands sendir sjómönnum um land allt baráttukveðjur í tilefni sjómannadagsins

Félagar í Rafiðnaðarsambandi Íslands
hafa alltaf verið í fararbroddi í þekkingu
á raf- og tæknibúnaði og notkun hans.
Tryggjum öryggi og skiptum við fagfólk.

RAFIDNAÐARSAMBANDIÐ STENDUR VAKTINA
og stendur vörð um réttindi þín, starfsumhverfi,
vellíðan og starfsöryggi.

STOLTUR BAKHJARL



AÐILDARFÉLÖG RAFIDNAÐARSAMBANDSINS



Stórt skref í orkuskiptum hjá Hafnarfjarðarhöfn



Oddur Freyr Þorsteinsson
oddurfreyr@frettabladid.is

Nú um helgina er Hafnarfjarðarhöfn að taka í notkun öflugar háspennutengingar sem gera skipum við bryggju kleift að fá rafmagn úr landi, í stað þess að brenna jarðefnaeldsneyti. Þessar tengingar minnka mengun til muna og eru mikilvægur þáttur í orkuskiptum. Á sjómannadaginn verður líka mikið fjör í höfninni.

„Hafnarfjarðarhöfn er fyrsta höfnin á Íslandi til að bjóða viðskiptavinum sínum að tengjast öflugum háspennulandtengingum þar sem öll skip geta fengið rafmagn sem er í samræmi við rafmagnskerfi skipsins, en aflið er allt að 1,2 MW,“ segir Lúðvík Geirsson, hafnarstjóri í Hafnarfjarðarhöfn.

Í gær fór fyrsta tengingin fram, en þá var frystitogarinn Baldvin Njálsson GK 400 tengdur. Farþegaskipið Le Bellot, sem er í eigu franska fyrirtækisins Le Ponant, kemur svo til með að tengjast nýja kerfinu á morgun, sjómannadaginn,“ segir Lúðvík. „Það verður í fyrsta skipti sem skipið tengist landstraumi og jafnframt í fyrsta sinn sem farþegaskip tengist landstraumi hérlandis.“

Mikil jákvæð umhverfisáhrif

„Þessi landtenging getur haft viðtæk umhverfisáhrif, því hún gerir það að verkum að skip við bryggju þurfa ekki að brenna jarðefnaeldsneyti, en það er áætlað að um 14% af eldsneytisnotkuninni fari fram þar,“ segir Lúðvík. „Almennt eru skip ekki orðin tilbúin fyrir þessa tengingu, en kostnaðurinn við að gera þau tilbúin er ekki mjög mikill. Það er því vonandi að þetta breytist, sérstaklega þegar aðstaða í höfnum verður almennt þannig að skip geta tengst rafmagni sem hentar þeim.“

Í sumar er gert ráð fyrir að Le Bellot komi um 10 sinnum til Hafnarfjarðarhafnar og það þýðir að það má gera ráð fyrir að þessi breyting minnki losun kolefnistvíldis um 14 tonn í heild,“ segir Lúðvík. „Auk þess dregur þetta úr losun köfnunarefnisoxíðs, svifryksagna og sótagna, ásamt því að minnka hávaða frá skipum verulega.“

Fyrsti áfanginn í stærra verkefni

„Það eru komnar tvær háspennutengingar í Hafnarfjarðarhöfn, ein á Hvaleyrarbakka og önnur á Suðurbakka, en framkvæmdir við uppsetningu þeirra skiptust í



Lúðvík Geirsson, hafnarstjóri í Hafnarfjarðarhöfn, segir að þessi nýja háspennulandtenging fyrir skip minnki brennslu jarðefnaeldsneytis til muna.

FRÉTTABLAÐID/
SIGTRYGGUR ARI



Skip geta nú tengst rafmagni í Hafnarfjarðarhöfn og fengið rafmagn sem er í samræmi við rafmagnskerfi skipsins, en aflið er allt að 1,2 MW.



Frystitogarinn Baldvin Njálsson GK 400 var tengdur nýja kerfinu í gær og á morgun verður farþegaskipið Le Bellot tengt, en það verður í fyrsta sinn sem farþegaskip tengist landstraumi hérlandis.

tvennt, annars vegar háspennuhluta og hins vegar lágspennuhluta,“ útskýrir Lúðvík. „Eftir útboð var samið við fyrirtækið Orkuvirki, sem sá um framkvæmdir við uppsetninguna. Hönnun á háspennuhlutanum var í höndum Jóns Björns Bragasonar rafmagnstækniþræðings. Ríkiskaup annaðist útboðið á lágspennuhlutanum í samræmi við tæknilýsingu J2B ráðgjöf og Sætækni ehf. og samið var við norska fyrirtækið PSW Power and Automation.“

Verkefnið hófst þegar hafnarstjórn samþykkti umhverfisstefnu og aðgerðaáætlun fyrir höfnina í lok ársins 2019, en undirbúningur hönnunar og framkvæmda hófst í maí 2020, svo þetta hefur tekið tvö ár,“ segir Lúðvík. „Þessi landtenging er fyrsti áfanginn í stærra verkefni þar sem byggðar verða upp frekari landtengingar í Hafnarfjarðarhöfn og Straumsvík. Kostnaðurinn við fyrsta áfangann nam um 240 milljónum króna en áætlað er að heildarkostnaðurinn verði um 600 milljónir króna.“

Mikið að gerast á sjómannadaginn

„Það verður mikið um að vera við Flensborgarhöfn á sjómannadaginn, en dagskráin stendur yfir frá því klukkan átta um morguninn til klukkan fimm seinnipartinn.“

Á heimasíðu Hafnarfjarðarhafnar er hægt að finna allar nánari upplýsingar um dagskrána, sem er mikil og fjölbreytt og hentar allri fjölskyldunni,“ segir Lúðvík.

„Hafrannsóknastofnun verður með fiskasýningu fyrir framan höfuðstöðvar sínar á Háabakka og þar verður líka opið hús. Það verður hægt að skoða bæði fiska og hryggleysingja, allt frá algengum nytjafiskum til sjaldséðra tegunda,“ segir Lúðvík. „Hafnarfjarðarhöfn býður líka upp á skemmtisiglingar, Björgunarsveit Hafnarfjarðar setur upp leiktæki, siglingaklúbburinn Þýtur mun bjóða upp á kajaka og árabáta, það verður skemmtidagskrá og sterkasti maður Íslands verður krýndur í lok dags eftir aflraunakeppni.“

Það verður líka ljósmyndasýning frá Byggðasafninu á Strandstignum, sýning um tímabil erlendu útgerðanna í Bookless Bungalow, og í Siggubæ verður hægt að sjá sýnishorn frá heimili sjómanna í Hafnarfirði á fyrri hluta 20. aldar. Svo verður hægt að nálgast handverk og hönnun hafnfirskra listamanna í verslunum og listagalleríum við höfnina og njóta góðra veitinga á veitingastöðum og kaffihúsum í nágrenni hafnarinnar,“ segir Lúðvík. „Við hvetjum því Hafnfirðinga og alla aðra til að gera sér ferð og njóta með okkur.“ ■

Sjómannadagurinn 2022

Sjómenn, til hamingju!

VM Félag vélstjóra og máltæknimanna
óskar sjómönnum og fjölskyldum
þeirra til hamingju með daginn



VM Félag vélstjóra og máltæknimanna
www.vm.is

vfs.is

Milwaukee ALVÖRU VERKFÆRI

DERHÚFA
Fylgir öllum
kaupum meðan
birgðir endast!

Kauptu Milwaukee
aukahluti fyrir
14.900 kr. og fáðu
VERKFÆRATÖSKU

Á ALVÖRU TILBOÐUM
TIL 30. JÚNÍ 2022

KAUPAUKAR
MEÐAN BIRGÐIR ENDAST

HAPPDÆTTI
STÓRGLÆSILEGIR
VINNINGAR!

**PEYSA eða
BOLUR**
Fylgja völdum
vörum meðan
birgðir endast!

**TILBOÐS-
BÆKLINGUR**

Komdu í verslanir okkar
og náðu þér í eintak.

HAPPDÆTTI

Verslaðu Milwaukee vöru dagana
31. maí til 30. júní og þú ferð í pott.
Stórglæsilegir vinningar!
3 heppnir geta unnið glæsilegan
uppblásinn Milwaukee heita pott.

VERKFÆRA SALAN

**Milwaukee
BÍLLINN**
Á ferðinni um landið.
Prufaðu allt það nýjasta
þegar hann er nálægt þér.
Sjáðu dagskrána á vfs.is

Með sjó í blóðinu

Lögfræðingurinn Thelma Þorbjörg Sigurðardóttir er óvart komin á kaf í skipstjórnað og er hálfnuð með skipstjórnaðréttindin.

thordisg@frettabladid.is

„Ég elska sjóinn og liður alltaf langbest þegar ég sé til hafs. Það heillar mig frelsið sem felst í því að sigla á hafi úti. Sumir upplifa svipaða frelsistilfinningu þegar þeir ganga á fjöll en ég finn hana um leið og ég kemst á sjó. Þá erum það bara við; hafið, ég og frelsið.“

Þetta segir Thelma Þorbjörg Sigurðardóttir, 37 ára lögfræðingur og skipstjórnaðnemi við Skipstjórnaðskólann. Hún er hálfnuð með skipstjórnaðréttindin.

„Ég skráði mig óvart í gamla pungaprófið sumarið 2020. Þabbi hafði þá keypt sér strandveiðibát og bróður minn langaði mikið með honum á sjó en þurfti fyrst að ná sér í pungapróf. Hann hefur allt til brunns að bera en hefur ekki alltaf trú á sér námslega svo ég ákvað að skrá mig með honum og við færum í prófið saman. Það þarf ekki að orðlengja það meir að ég gjörsamlega kolféll fyrir þessum fræðum og uppgötvadi gríðarlegan áhuga minn á sjómennsku, nokkuð sem ég hafði ekki hugmynd um áður. Sjómennska er mér þó trúlega í blóð borin því föðurbróðir minn var skipstjóri, afi vann alltaf til sjós og langafi minn var skipasmiður. Sjómennska var þó aldrei inni í

myndinni hjá mér, fyrr en eftir pungaprófið, og þá skráði ég mig strax í áfanga við Skipstjórnaðskólann og bætti svo meiru og meiru við. Þetta er það skemmtilegasta sem ég geri,“ segir Thelma.

Veit ekki hvað sjóveiki er

Thelma hafði hug á annaðhvort lögfræði eða verkfræði þegar hún hóf háskólanám á árum áður, og í haust hefur hún aftur skráð sig til háskólanáms í opinberri stjórnsýslu.

„Sumir horfa á sjónvarpsþætti; ég læri og það verða alltaf færri og færri stundirnar til að horfa á sjónvarpið,“ segir hún og hlær. „Ég hef alltaf haft gaman af því að læra, ég er námfús og nennti ekki að tvínóna við lögfræðinámið sem ég tók á fjóru og hálfu ári í stað fimm. Ég er barnlaus og makalaus og get því leyft mér að dunda mér við nám í frístundum, sem barnafólk á erfiðara með. Ég er í eðli mínu formföst en á sama tíma óttalegt fiðrildi og liður best þegar ég er á ferð og flugi. Þess vegna kallar hafið á mig.“

Frá því Thelma útskrifaðist úr lögfræði 2014 hefur hún starfað hjá Skattinum og er nú sérfræðingur í rannsóknar- og eftirlitsdeild Skattsins. Skipstjórnaðnámið stundar hún í fjarnámi.

„Ég er í 100 prósent vinnu og sé ekki fyrir mér að ég hefði hætt til að setjast á skólabekk í skólastofu. Allt námið er kennt á vefnum og staðlotum um helgar. Fjarnámið



Thelma Þorbjörg kolféll óvænt fyrir sjómennsku og siglingum þegar hún tók pungaprófið. FRÉTTABLAÐIÐ/SIGTRYGGUR ARI

er frábær kostur, ekki síst fyrir þá sem vinna til sjós og geta nú menntað sig á frívöktum og náð sér í tilskilin réttindi,“ segir Thelma, sem stefnir ótraud á að útskrifast með skipstjórnaðréttindi, enda getur hún vel hugsað sér að vera til sjós svo vikum skiptir.

„Ég hreinlega veit ekki hvað sjóveiki er. Ætli það séu ekki sjómannsgenin, en ég var líka í dansi og hestamennsku sem unglingur

” Mér finnst hafið kalla enn meira á mig en áður; nú getum við verið meira saman, hafið og ég.

Thelma Þorbjörg Sigurðardóttir

sannarlega hugsað mér að ferðast um heimsins höf sem skipstjóri á skemmtiferðaskipi, eða flutningaskipi, en það yrði sennilega bið á að ég gæti orðið skipstjóri á fiskveiðiskipi. Til þess þarf maður að skilja fiskinn og þar skortir mig enn reynslu,“ segir Thelma.

Hafið kallar enn meir

Í dag horfir Thelma allt öðrum augum á hafið.

„Ég horfi á öldurnar, himininn og sé jafnvel strauminn. Mér finnst hafið kalla enn meira á mig en áður; nú getum við verið meira saman, hafið og ég,“ segir Thelma, sem les líka allt annað úr veðurspám.

„Ég skoða ekki lengur norsku veðursíðuna, heldur Atlantshafsspána á vedur.is. Umgengni við hafið skiptir líka miklu, og það er okkur kennt, hvernig við eigum að ganga um hafið og hvaða reglur gilda, því það er hafið sem drífur heiminn áfram.“

Henni þykir vænt um hafið. „Ég er ekki hrædd við sjóinn en ég ber ómælda virðingu fyrir honum. Því skiptir máli að læra hvernig hann hagar sér, því allt getur breyst á svipstundu. Maður getur verið á siglingu í blíðskaparveðri en fellibylur nálægt og þá skiptir máli hvernig á að sigla fram hjá honum. Þar gerir góð kennsla gæfumuninn,“ segir Thelma.

Hún hrósar Skipstjórnaðskólann í hástert.

„Skólinn á stóran þátt í því hversu mikið ég nýt min í náminu. Allir kennarar leggja sig fram um að koma þekkingu sinni áleiðis og maður finnur hvað þeir hafa gaman af starfi sínu. Mér liður alls ekki eins og ég sé í skóla heldur að gera það sem mér finnst skemmtilegt, og það eru forréttindi. Það mætti hiklaust kynna námið í Skipstjórnaðskólanum mun betur. Margir hefðu örugglega áhuga ef þeir kæmst í færi við það, rétt eins og gerðist hjá mér. Við erum of oft föst í því að fara frekar í háskóla til að mennta okkur en það ætti alls ekki að vera þannig, því svo miklu fleiri möguleikar eru til.“

Á sjómannadaginn ætlar Thelma að fagna hafinu og sjómönnum á Hafnarfjarðarhöfn þar sem faðir hennar er með bátinn sinn.

„Sjómannadagurinn hefur alltaf verið merkilegur og mikilvægur í lífi okkar fjölskyldunnar og nú finnst mér ég loksins geta leyft mér að líta á mig sem sjómann. Þessi dagur er mér kær, því afi minn, Stefán Ólafsson Olsen vélstjóri, var heiðraður á sjómanna-daginn 1991 og hann var hetjan mín.“ ■

SILYSAVARNAFÉLAGIÐ LANDSBJÖRG

Þórólfur Örn Einarsson
sendibílstjóri á Höfn í Hornafirði
Bakvörður frá upphafi

Bakvörður björgunarsveitanna

Þrjátíu þúsund þakkir til Bakvarða

Nýlega buðum við 30 þúsundasta Bakvörðinn velkominn í hópin. Af því tilefni fórum við vitt og breitt um landið til að þakka fyrir stuðninginn. Hver einasti Bakvörður björgunarsveitanna skiptir miklu máli og við erum auðmjúk, þakklát og umfram allt stolt af ykkur öllum.

Við sendum þúsund þakkir til Bakvarða sem standa með okkur í hverjum mánuði. Þið vitið hver þið eruð.

Sjáðu svipmyndir frá ferðalaginu okkar á landsbjorg.is

Útgerðarfélag Reykjavíkur óskar
sjómönnum og landsmönnum öllum
til hamingju með sjómannadaginn



ÚTGERÐARFÉLAG
REYKJAVÍKUR HF.

Til hamingju með daginn sjómenn!



Vesturbyggð
Hafnarsjóður



HAMPIÐJAN
– veiðarfæri eru okkar fag



HVALUR hf.



RUBIX



BORGARPLAST



Síldarvinnslan sendir sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadaginn





Örn Smárason, verkefnastjóri sjóbjörgunar hjá Slysavarnafélaginu Landsbjörg, segir að það sé þörf á að færa björgunarskip félagsins inn í nútímann.

FRÉTTABLAÐID/ANTONBRINK

Slysavarnafélagið Landsbjörg vinnur fjölbreytt starf um allt land, en undir hatti félagsins starfar Slysavarnaskóli sjómanna og allar björgunarsveitir landsins. Slysavarnaskólinn sinnir mikilvægri og fjölbreyttri fræðslu en björgunarsveitirnar þurfa að endurnýja úreltan skipaflota.

„Slysavarnafélagið Landsbjörg er að verða 23 ára, en það kemur úr sameiningu Slysavarnafélags Íslands og Landsbjargar. Þar sameinuðust allar björgunarsveitir undir einn hatt og við vinnum á rosalega breiðu sviði,“ segir Örn Smárason, verkefnastjóri sjóbjörgunar hjá Slysavarnafélaginu Landsbjörg. „Við erum með Slysavarnaskóla sjómanna, sem sinnir allri öryggisfræðslu fyrir sjómenn og síðan er allt björgunarsveitarstarfið, sem eru 92 björgunarsveitir og 37 slysavarnaeildir um allt land. Þessar einingar stýra því í rauninni hvað félagið gerir.

Á Sjávarútvegssýningunni höfum við annars vegar verið að kynna starfsemi Slysavarnaskólans, öll námskeiðin sem er boðið upp á og dagskrána í haust og hins vegar stöðuna á endurnýjun stóru björgunarskipanna sem eru í eigu félagsins,“ segir Örn. „Við erum að segja frá stöðunni í útboðinu á þessum þremur skipum sem við erum búin að panta og skipinu sem við erum að fá til Vestmannaeyja núna í ágúst. Svo erum við líka að minna á að við eigum tíu önnur skip eftir sem við eigum eftir að endurnýja. Við erum að safna fyrir því og leita að stuðningi til þess.“

Þurfa ný skip til að aðstoða sjómenn betur

„Endurnýjunin á björgunarskipunum er einfaldlega í gangi vegna þess að meðalaldur björgunarskipanna sem við reukum núna er rúm 35 ár. Þó að skipin okkar séu traust og góð eru þau að verða tæknilega úrelt,“ segir Örn. „Þau eru flest mjög ganghæg og við erum bara að reyna að færa okkur inn

Heimsklassa öryggismál sem þarf að nútímavæða

í nútímann. Fá meiri ganghraða svo við getum sinnt stærra svæði á styttri tíma, skipin ná fyrr saman og við getum aðstoðað sjómennina, þegar þeir lenda í vandræðum, mikið betur.

Við erum mjög ánægð með þessi þrjú skip sem við erum búin að panta en það eru tíu eftir. Það þurfa allir að leggjast á eitt, því það eru lítil samfélög undir sem geta ekki safnað miklum fjármunum. Til dæmis Raufarhöfn og aðrir, sem hafa ekki sömu getu til að safna fjármunum eins og til dæmis Eyjarmenn,“ segir Örn. „Þannig að við erum að reyna að hvetja fólk til að koma með okkur í þessa vegferð. Nú er það orðið svoleiðis í breyttu útgerðarmynstri að jafnvel smá-

bátarnir fara á öll mið og út um allt land.“

Stöðug og fjölbreytt fræðsla í Slysavarnaskólanum

„Allir sjómenn þurfa að sækja fræðslu til Slysavarnaskóla sjómanna, það stendur í íslenskum lögum að það sé óheimilt að ráða mann til starfa á íslensku skipi nema hann hafi hlotið öryggisfræðslu og Slysavarnaskólinn sinnir þessu á sem viðustum grundvelli,“ segir Örn. „En svo er náttúrulega fjöldinn allur af öðrum námskeiðum fyrir utan grunnnámskeiðin. Það er til dæmis verið að kenna notkun léttabáta, eldvarnir um borð í skipum, skyndihjálpi sjómanna,



Meðalaldur björgunarskipa Slysavarnafélagsins Landsbjargar er 35 ár svo þau eru að verða tæknilega úrelt. Myndin sýnir björgunarskipið Ásgrím S. Björnsson á æfingu. FRÉTTABLAÐID/ERNIR

lyfjakistunámskeið, hóp- og neyðarstjórnun fyrir farþegaskip og ferjur, mannaúdsstjórnun og síðan er sifellendurmenntun. Sjómenn eru skyldugir til þess að endurmennta sig í þeim réttindum sem þeir hafa, með öryggisfræðslu á fimm ára fresti.

Öryggismál skipta alltaf máli hjá sjómönnum og árangur íslenskra sjómanna í þeim er á heimsmeil-kvarða. Skólinn á náttúrulega sinn þátt í því og Hilmar skipstjóri Snorrason, sem leiðir það starf, á mikið hrós og þakkir skildar fyrir hvað hefur gengið vel í þessu,“ segir Örn. „En án sjómanna værum við ekki að ná þessum árangri og á sýningunni höfum við bara verið að minna á okkur, þakka fyrir samstarfið til þessa og viðhalda tengslunum við útgerðina.“

Nýtt æfingasvæði fyrir reyk-köfun og slökkvistörf

„Það er ein nýjung í Slysavarnaskólanum sem fer væntanlega að komast í gagnid. Það er nýtt æfingasvæði í reyk-köfun og slökkvistörfum sem verið er að koma upp við slökkvistöðina í Hafnarfirði. Þetta nýja æfingasvæði hefur verið sett upp á Covid-tímanum,“ segir Örn. „Sú breyting er að verða að hingað til hefur verið kynt með timbri og óhreinni efnum til að fólk geti æft inni í reyk og hita og slökkt eld, en nú er verið að fara í mjög þróað þjálfunarkerfi frá Finnlandi sem er kynt með gasi.

Það gerir það mögulegt að hafa miklu meiri stjórn á aðstöðum, svo það sé auðveldara að þjálfa,“ útskýrir Örn. „Þetta gerir það líka að verkum að það er hægt að bjóða upp á fjölbreyttari aðstöður en áður.“

Þakklát bakvörðunum

„Við viljum, eins og alltaf, grípa tækifærið til að þakka almenningi, sérstaklega bakvörðum, en það eru yfir 31 þúsund bakverðir sem styðja félagið. Við erum rígmontin með hvað við fáum að skipta miklu máli í þjóðarsálinni,“ segir Örn að lokum. ■

Þó að skipin okkar séu traust og góð eru þau að verða tæknilega úrelt. Þau er flest mjög ganghæg og við erum bara að reyna að færa okkur inn í nútímann.

Örn Smárason



Pabbi Sigurðar Ólafssonar, Ólafur Sigurðsson, var yfirvélstjóri á M/S Kötlu. Sigurður fór fimm ára í fyrstu ferðina.

Komið víða við á löngum starfsferli

Siglufjörður, Leníngrad, Jan Mayen og Þorskastríðið, skipa stóran sess í lífi Sigurðar Ólafssonar vélstjóra, sem hefur verið viðloðandi sjómennsku stóran hluta ævi sinnar.

starri@frettabladid.is

Einn þeirra fjölmörgu Íslendinga sem hafa verið stærstum hluta starfsævinnar á sjó eða við störf sem tengjast sjávarútvegi með einhverjum hætti, er Sigurður Ólafsson vélstjóri, sem bæði starfaði sem sjómaður og hjá Faxaflóahöfnum í mörg ár.

Sigurður fæddist 12. júní 1951 og verður því 71 árs gamall á sjó-

mannadaginn á morgun. Hann hefur dundað sér við það undanfarin ár að skrifa æviminningar sínar á blað og var svo indæll að leyfa lesendum Fréttablaðsins að lesa nokkur minningabrot frá fyrri tíð.

Byrjaði ungur á sjó

„Það má segja að sjómennskan hafi byrjað þegar ég var fimm ára gamall á fraktskipinu M/S Kötlu. Pabbi minn, Ólafur Sigurðsson, var yfirvélstjóri á Kötlu og tók mig með í siglingar yfir sumar-tímann. Yfirleitt var þetta einn túr en hann var oft langur. Ég fór víða með honum, t.d. til Álaborgar til að sækja Portlands-sement, til Rússlands að sækja timbur, bæði



Sigurður starfaði sem smyrjari á Hafninum árin 1967-1969 á Siglufirði.



Sigurður Ólafsson vélstjóri starfaði sem sjómaður og hjá Faxaflóahöfnum í mörg ár. Hann verður 71 árs á sjómannadaginn. FRÉTTABLAÐIÐ/ANTON



Disarfell var eitt af skipum Sambandsins.

til Arkangelsk og Leníngrad, og margra annarra hafna í Eystrasaltinu. Alltaf var komið við í Kaupmannahöfn að sækja kost og olíu, svo var siglt áfram til Leníngrad.“

Hann lenti í ýmsum ævintýrum í þessum ferðum. „Eitt skiptið heimsóttum við súkkulaðiverksmiðju í Leníngrad og þegar það uppgötvaðist að ég átti afmæli var hlaðið á mig heilum ósköpum af súkkulaði þannig að ég átti birgðir allt sumarið. Eitt skiptið þegar við vorum á sjómannaheimilinu í Leníngrad var kallað á okkur feðga og pabbi spurður hvort þeir mættu taka mynd af stráknum til að eiga ef það kæmi eitthvað fyrir mig. Hann sagði það væri nú í lagi en honum var tjáð að þessar myndir yrðu sendar til Moskvu og við fengjum ekki eintak af þeim. Þannig komst ég í skjalasafn hinnar frægu leynipjónustu KGB. Þessar sumarferðir stóðu yfir þangað til foreldrar mínir sendu mig í sveit í Eyjafjörðinn.“

Níu mánaða ævintýri

„Þegar leið á haustið 1967 kallaði pabbi í mig norður á Siglufjörð og réð mig sem smyrjara á Hafnirinn frá Siglufirði. Þar var ég þangað til ég hóf nám í Vélskóla Íslands árið 1969. Þetta voru 2-3 túrar á viku og við sigldum m.a. til Jan Mayen.

Þegar síldarævintýrinu lauk og skipinu var lagt í einhverja

mánuði á Siglufirði var áhöfninni ekki sagt upp. Ákveðið var að leigja skipið til A.P. Møller í flutninga á eldsneyti á milli borga í Evrópu en einnig fluttum við jurtaolíu til Alsir. Þetta ævintýri tók níu mánuði og þá kom skipið heim til Reykjavíkur.

Seinna meir var skipið selt til Ítalíu og fórum við feðgar þangað en þá var pabbi hættur til sjós enda orðinn 70 ára. Þessi skiparekstur Síldarverksmiðju ríkisins er rifjaður upp á Síldarminjasafninu á Siglufirði en þar er líkan af Hafninum og mappa með myndum af áhöfninni á skipinu.“

Þorskastríðið eftirminnilegt

„Ég var í Vélskólanum haustið 1969 fram til loka febrúar 1970. Þá lauk ég undirbúningsstigi og við feðgar fórum niður í Heðin til koma mér á samning í vélvirkjun. Ég var settur á suðuverkstæðið til Togga og lærði að sjóða, bæði logsuðu og rafsðu. Þar var ég fram á haust þangað til ég fór í skólann aftur og tók fyrsta stigið haustið 1970 en ég kláraði Vélskólann 1973.

Ég starfaði hjá Heðni á milli anna eða sem vélstjóri á varðskipum í 50 mílna þorskastríðinu, sem var mjög viðburðaríkur tími. Þar lenti ég svo sannarlega í ýmsum atvikum. Eftir skólann fór ég að klára smiðjuna svo ég gæti fengið full vélstjóraréttindi.“ ■

ÓSKUM SJÓMÖNNUM og fjölskyldum þeirra TIL HAMINGJU með sjómannadaginn

ÞORLÁKSHÖFN



GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

***Gloríu flottroll Hampiðjunnar voru þróuð
í nánú samstarfi við íslenskar útgerðir,
skipstjórnarmenn
og sjómenn.***

***Á síðustu 33 árum hefur Hampiðjan
framleitt og selt yfir þúsund Gloríur
til útgerða í 28 löndum.***

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

www.hampidjan.is

Strandveiðar hafa skapað ný tækifæri í framleiðslu sjávarafurða

Nú er liðinn rúmur áratugur síðan strandveiðum var komið á við Ísland. Veiðarnar hafa sannað tilveru sína rækilega síðan þá.

olafur@frettabladid.is

Arnar Atlason er formaður Samtaka fiskframleiðenda og útflytjenda (SFÚ), sem eru samtök smærri fyrirtækja í sjávarútvegi sem leggja áherslu á vinnslu og útflutning sjávarafurða. Þessi fyrirtæki reka almennt ekki útgerð og eru ekki handhafar kvótans heldur verða þau að afla síns hráefnis á fiskmörkuðum á markaðsverði.

Arnar segir aukna áherslu vera á framleiðslu ferskra afurða yfir sumartímann til útflutnings á þá markaði sem hæst verð greiða fyrir sjávarafurðir. „Þar falla strandveiðar eins og flís við rass. Það er úrelt nálgun að loka fyrirtækjum yfir sumartímann enda verð og eftirspurn oft best þá. Langstærsti hluti strandveiðiaflans er seldur frjálsri sölu í gegnum uppboðskerfi Fiskmarkaðanna. Hann er því ætíð seldur hæsta verði til þess aðila sem mest verðmæti gerir úr aflanum. Fiskurinn af strandveiðibátunum er allur nýr við löndun, ólíkt afla veiddum með sumum öðrum veiðiaðferðum og ber því jafnan af ef gætt er meðhöndlunar. Nýr línufiskur er það sem allir vilja hafa. Auglýsingin um fimm daga gamlan trollfisk í fiskbúð hefur ekki enn þá verið birt. Meðferð er nú með ágætum og staðreyndin er sú að þeir aðilar sem gagnrýnt hafa meðferð strandveiðifisksins og gæði eru á stundum stórtækastir í kaupum á honum.

Að álitum okkar sem sérhæfðir erum í vinnslu sjávarafurða hér á Íslandi án tengsla við útgerð ætti markmið stjórnvalda að vera að stórauka vægi strandveiða. Áhrif þeirra til herra meðalverðs afurða okkar ættu að vera mjög sýnileg. Jákvæð áhrif á atvinnustarfsemi í byggðum landsins einnig. Augljós kostur við strandveiðarnar er sannarlega svo að hægt er að tala um nýliðun sem er ansi jákvætt mótvægi við viðvarandi aukna fákeppni í greininni með tilheyrandi markaðsbrestum.“

Umræðan gefur ranga mynd

Arnar telur almenna umræðu um sjávarútvegsmál á Íslandi oftar en ekki vera á afskaplega grunnu plani. „Dæmi er meira að segja um að í skoðanakönnunum hafi verið spurt „ert þú með eða móti kvótakerfinu?“ Hverslags innlegg er það í umræðu um jafnmikilvægt málefni og sjávarútvegur okkar er? Aðilar ættu alls ekki að rugla atriðum eins og veiðistjórn Hafrannsóknastofnunar og eftirliti Fiskistofu saman við neikvæðari hliðar kerfisins eins og; brottkast afla, samþjöppun veiðiheimilda, undirverðlagningardeður, neikvæða byggðapróun og töpuð atvinnutækifæri vegna útflutnings á hráefni.“

Arnar segir Svandísi Svavarsdóttur matvælaráðherra hitta naglann á höfuðið þegar hún talar um viðvarandi ósætti milli þjóðar og handhafa aflaheimilda okkar. „Kerfið er samt ekki ónýtt en rými til bóta er mikið. Ráðherra hefur skipað samráðsnefnd vegna samþjöppunar í sjávarútvegi. Nefndin er stór líkt og viðfangsefnið og verður spennandi að fréttar af vinnu hennar.“ Hann segir hagsmunum munu togast þar á og lýsir þeirri von sinni að áhersla verði



Arnar Atlason, formaður SFÚ, segir að árangur geti orðið af starfi samráðsnefndar um samþjöppun í sjávarútvegi, sem Svandís Svavarsdóttir matvælaráðherra hefur skipað, ef sjónarmið hagsmunaaðila verði ekki ráðandi.

FRÉTTABLAÐIÐ/ERNIR



Tugþúsundir tonna af íslensku sjávarfangi er flutt út í gámum og fullunnið ytra.

FRÉTTABLAÐIÐ/GVA

lögð á þau markmið sem mikilvægust eru fyrir þjóðina í heild:

- Aukna atvinnu hér innanlands
- Jákvæðari byggðapróun
- Hámörkun virðis afurða okkar með aukinni markaðstengingu

„Ef sjónarmiðum hagsmunaaðila verður ekki leyft að ráða að fullu mun starf nefndarinnar geta skilað tilætluðum árangri. Von mín er að nefndin verði upphaf að markmiðasetningu í sjávarútvegi okkar sem tryggir okkur sess sem

sjávarútvegspjóð í fararbroddi en ýmsar raddir eru uppi um að við höfum einmitt sigið aftur úr á undanförnum misserum,“ segir Arnar.

Störf og tekjur flutt út

Að hans mati er ein undarlegasta hlið íslensks sjávarútvegs umræðan um vinnslu eða fullvinnslu hér heima. „Eflaust er það svo að Íslendingar, sem ekki starfa í greininni, halda að við séum að stóru leyti að fullvinna sjávarfangið okkar. Staðreyndin er hins vegar allt önnur, mjög stór

hluti afurða okkar fer til áframvinnslu í markaðslöndum okkar og einungis lítill hluti fer sem fullunnin vara héðan ofan í búðarkörfu í viðskiptalöndum okkar. Það sem er þó enn undarlegra er það að nálægt 50 þúsund tonn fara á ári hverju úr landi sem önninn fiskur. Fiski þessum er í langflestum tilfellum landað úr veiðiskipi hér á Íslandi í fiskikari sem ber um það bil 300 kg af fiski, við það er bætt ríkulega af ís og aflanum svo komið fyrir í gámum sem sigla honum til erlendra kaupenda sem biða spenntir.

Stærsta ógnin við fiskmarkaðina er að mínu viti sú ef lengra verður gengið en þegar hefur verið gert í að skerða afkomumögu-leika fiskvinnslufyrirtækja sem ekki halda á veiðiheimildum.

Þetta hljómar svo sem ágætlega við fyrstu sýn en af hverju eru kaupendurnir svona spenntir? Staðreyndin er sú, það hafa þessir erlendu aðilar látið hafa eftir sér, að þetta hráefni býr til þúsundir starfa í viðkomandi löndum og milljarða tekjur. Stóra spurningin þessu tengd er því sú, af hverju viljum við ekki þessi störf eða þessar tekjur og af hverju velja handhafar veiðiheimildanna þetta?“

Arnar segir svörin liggja víða. Ein skýringin sé sú að ríkisstyrkir í sumum þessara landa valdi því að fyrirtækin hér heima geti ekki keppt við umrædda aðila um hráefnið. Önnur skýring geti legið í skiptakerfi sjómanna og útgerðarmanna á Íslandi sem geti í sumum tilfellum ýtt undir sölu sem sé undir hæsta verði. „Einnig hefur verið bent á að á Íslandi er launa-kostnaður vegna framleiðslu hærri en hjá samkeppnisaðilum okkar. Líklega vega öll þessi atriði saman en ég itreka það sem ég sagði í upphafi sem er það að þeir sem kaupa af okkur 50 þúsund tonn af hráefni á ári hverju telja sig geta skapað þúsundir starfa og milljarða tekjur með vinnslu hráefnisins. Markmið okkar á Íslandi ætti að vera að ná í að minnsta kosti einhvern hluta þeirra tekna.

Fiskmarkaðirnir mikilvægir

Fiskmarkaðir á Íslandi eru álika gamlir núverandi kvótakerfi okkar. Þeir hafa rækilega sannað sig þrátt fyrir að þar sé, líkt og með kvótakerfið, rými til þróunar. Eitt er hægt að fullyrða um markaðina. Þar ríkir samkeppni og þar er greitt hæsta verð fyrir afla. Markmiðum um hámörkun virðis fyrir auðlind þjóðarinnar er því best borgið með sölu þar eða beinni tengingu við markaðsverð. Miðað við þann mun sem viðvarandi hefur verið á verði í beinum viðskiptum og verði á fiskmörkuðum væri umhugsunarvert að setja á einhvers konar markaðsívilnun til handa útgerðum til að hvetja til sölu þar. Línuívilnun er gott dæmi um slíka ívilnun sem hugsuð var til þess að auka gæði hráefnis. Svo má jafnframt velta fyrir sér hvort strandveiðar virki á líkan máta.

Stærsta ógnin við fiskmarkaðina er að mínu viti sú ef lengra verður gengið en þegar hefur verið gert í að skerða afkomumöguleika fiskvinnslufyrirtækja sem ekki halda á veiðiheimildum. Ef lengra verður gengið í að skerða afkomu fyrirtækja sem hafa sérhæft sig í vinnslu dýrari afurða, fyrirtækja sem hafa sinnt nýsköpun og lifað af samkeppni. Þá held ég að kaupendahópurinn á mörkuðunum verði einsleitur. Þetta mun til skemmri tíma skila herra hráefnisverði en til lengri tíma grefur þetta undan verðmyndun og niðurstöðan verður lakari afkoma af auðlindinni þjóðinni til handa,“ segir Arnar Atlason, formaður SFÚ. ■



Hvarvetna í heiminum þykir ferskur fiskur herra-mannsmatur. Íslenskur fiskur er eftirsóttur.

Aflann og vörur í örugga höfn



Ljósmynd: Pétur Þór Lárusson.



Ljósmynd: Pétur Kristjánsson.



Ljósmynd: Gunnlaugur Rögnvaldsson.



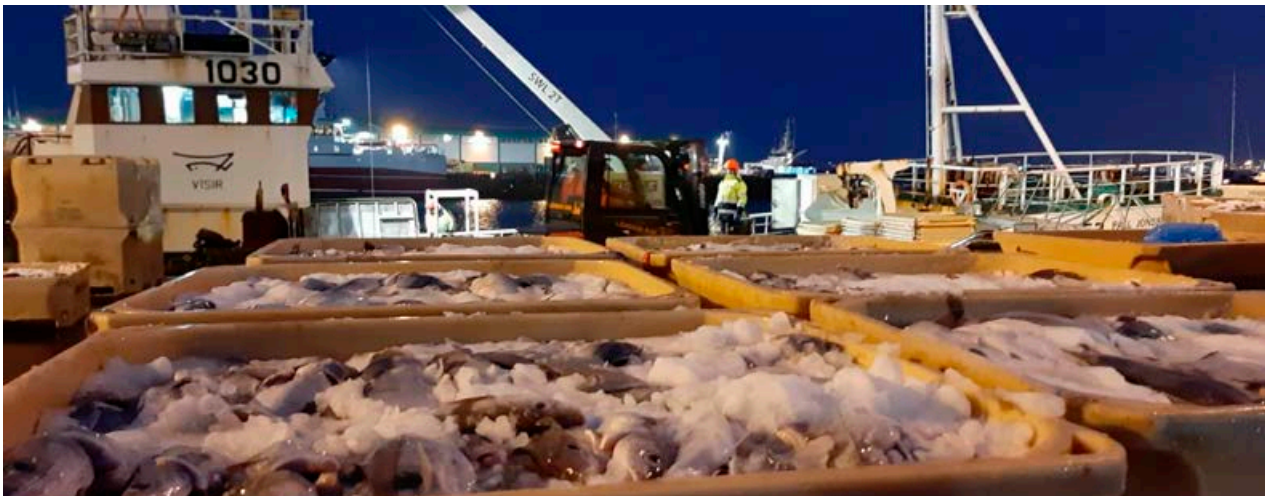
Ljósmynd: Pétur Þór Lárusson.



Ljósmynd: Pétur Þór Lárusson.



Ljósmynd: Pétur Þór Lárusson.



Ljósmynd: Pétur Þór Lárusson.



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

Margt í boði fyrir börn í Reykjavík

Dagskrá sjómannadagsins í Reykjavík fer fram við Reykjavíkurhöfn og á Grandanum. Fjölbreytt dagskrá er í boði fyrir alla aldurshópa, ekki síst yngri börn og fjölskyldufólk.

Boðið verður upp á öðruvísi föndur í Svaninum, endurvinnslustöð Brims, en þar er rusl sem finnst í sjónum endurunnið. Börn og fullorðnir geta nýtt fjölbreytt hráefni úr sjónum og leyft sköpunargáfunni að njóta sín.

Við bílastæðið hjá Sjóstanga-veiðifélaginu, Grandagarði 18, býðst börnum á öllum aldri að smíða sinn eigin bát. Timbur, hamrar og naglar verða á staðnum. Þegar smíðinni er lokið geta börnin tekið bátinn með heim.

Hin sívinsæla furðufiskasýning fer fram á Grandagarði en hún er órjúfanlegur hluti sjómannadagsins fyrir börn og fullorðna líka. Þar má sjá fjölbreytta fiska og furðuskepnur, allt frá algengum

nytjafiskum eins og ýsu og þorski, til sjaldséðari tegunda eins og svartdjöfla og bjúgtanna.

Boðið verður upp á fjölskylduratlæk þar sem keppendur kynnast Grandanum og öllu því skemmtilega og fróðlega sem þar er í boði. Vegleg verðlaun eru í boði, meðal annars Zero 8 rafmagnshlaupahjól frá Ellingsen, trampólín frá BYKO og gjafabréf frá 66°Norður. Hægt er að skrá sig til leiks á sjómannadagurinn.is. ■



Furðufiskarnir vekja alltaf mikla athygli. FRÉTTABLAÐIÐ/SIGTRYGGUR ARI



Óttar Sveinsson hefur slegið í gegn með þáttunum Útkalli á Hringbraut.

Bakkaði þyrlunni 2 kílómetra úr gili

Fjórtán Útkallsþættir hafa nú verið sýndir á Hringbraut. Hafa þeir fengið góðar viðtökur og mikið áhorf. Óttar Sveinsson, höfundur Útkalls, fær til sín söguhetjur úr bókunum auk annarra sem tengjast slysum, björgunum eða náttúruhamförum. Þetta er alþýðufólk – þjóðin, sem er í stöðugri baráttu við náttúruöflin. Fólkið segir áhrifaríkar sögur – mannlegt drama og umhyggja, tilfinningar og sterkar upplifanir.

Í flugtakinu lenti vélín í svo miklu niðurstreymi að hún komst ekki stystu leið upp. Ákvað þá Bogi að reyna að bakka henni út úr gili.

Í næsta þætti, á þriðjudag kl. 19.30, fær Óttar til sín Boga Agnarsson, fyrrum flugstjóra hjá þyrlusveit Landhelgisgæslunnar. Bogi lýsir því þegar hann stóð frammi fyrir þeirri afdrifaríku ákvörðun að þurfa að bakka TF-SIF heila 2 kílómetra út úr gili í Kerlingarfjöllum. Vélhjólamaður hafði ekið fram af brúninni og lent niðri í gili. Hann slasaðist alvarlega og þurfti að koma honum strax á sjúkrahús. Þegar vélinni var flogið niður í gilið var manninum komið um borð. Í flugtakinu lenti vélín í svo miklu niðurstreymi að hún komst ekki stystu leið upp. Ákvað þá Bogi að reyna að bakka henni út úr gili. Í þættinum lýsir hann því á spennandi hátt hvað gerðist. Þá segir Bogi einnig frá því þegar áhöfn hans bjargaði bandarískum ferjuflugmönnum á ævintýralegan hátt úr sjónum vestur af Reykjanesi.

Eftir sumarfrí fer svo ný Útkallsþáttasería í loftið á Hringbraut. Óttar fær þá til sín fólk sem hefur meðal annars lent í sjóslysum, sprungubjörgunum, eldgosum og flugslysum. Björgunarsveitarfólkið segir einnig sína sögu – hvernig það er að vera á vetvangi og bjarga fólki sem horfist stundum í augu við dauðann. ■

Til hamingju með daginn sjómenn!

Við tökum þjónustuna alla leið

Það er okkur sönn ánægja að bjóða nú upp á enn betri þjónustu með nýrri og öflugri vefverslun N1 sem nýtist sjómönnum og útgerðarfyrirtækjum hvort sem er á sjó eða í landi. N1 sendir hamingjuóskir í tilefni sjómannadagsins og þakkar fyrir ánægjuleg samskipti alla leið!

440 1000 n1.is

N1 ALLA LEIÐ