



Til sjávar

2. tbl. 8. árg. júní 2004

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Hátíð
hafsins

Siglingastofnun mun að þessu sinni taka þátt í venjubundnum hátíða-höldum í Reykjavík á sjómanna-daginn sem nú fara fram undir heitinu „Hátíð hafsins“ og munu standa yfir helgina 5.–6. júní næstkomandi.

2

Hafnar-
framkvæmdir

Þátttaka Siglingastofnunar mun felast í sýningu/kynningu sem sett verður upp í fjölnotasal Listasafns Reykjavíkur í Hafnarhúsinu.

3

Stóriðju-
höfn



4

Siglinga-
vernd

Einnig verður stóreflis bauju (hljóðdufli) komið fyrir á Miðbakkanum. Sýningin í Hafnarhúsinu mun standa yfir meðan „Hátíð hafsins“ varir en baujan á Miðbakkanum verður þar í a.m.k. mánuð.

5–6
Öryggi
smábáta á
fiskveiðum

Við undirbúning verkefnisins hefur verið tekin sú stefna að leggja mesta áherslu á öryggismálaþáttinn í starfsemi Siglingastofnunar og því hlaut sýningin heitið „Í örugga höfn“. Öryggismál eru langt frá því að vera nýr þáttur í starfsemi Siglingastofnunar og má raunar með réttu segja að þungamiðjan í starfsemi stofnunarinnar og forvera hennar, Vita- og hafnamála-stofnunarinnar og Siglingamála-

7
Vinnu-
vistfræði
sjómanna

Hátíð hafsins

Í örugga höfn

stofnunar hafi ætíð verið að efla og tryggja öryggi sjófarenda og farkosta þeirra.

Þessi viðleitni hófst þann 1. desember árið 1878 þegar fyrsti viti landsins var tekinn formlega í notkun og fyrstu áratugina einskorðaðist starfsemin við uppbyggingu vitakerfisins og rekstur þess. Síðar bættust hafnamál við og um nokkurra áratuga skeið varð það meginverkefni stofnunarinnar

nýja tækni og vinnubrögð sem gerðu skipin í senn öruggari og öflugri til þeirra verkefna sem þeim var ætlað að fást við.

Þegar stórviðri geysa á norðurslóðum er álagið á menn, skip og mannvirki gífurlegt og slyshættan er mikil. Allan starfstíma þeirrar stofnunar ríkisins sem nú heitir Siglingastofnun Íslands hefur það verið meginverkefni hennar að leggja

að byggja upp hafnir landsins og vinna að endurbótum á hafnar-mannvirkjum hvarvetna á landinu. Á Siglingamálastofnun var unnið að því að bæta hönnun íslenska báta- og skipaflotans og innleiða

sjómönnum lið í glímu þeirra við náttúruöflin.

Það var og er unnið að því að bæta leiðsögukerfi, gera hafnir hagkvæmari og öruggari, treysta skipin og mennta sjómennina svo nokkuð sé nefnt. Verkefni á þessu sviði eru mörg og margþætt og sannarlega hefur Siglingastofnun ekki verið ein á þessum vettvangi heldur hafa margir setið undir árum; opinberar stofnanir, einkafyrirtæki, félagsamtök og einstaklingar.

Með sýningunni „Í örugga höfn“ er veitt innsýn í nokkur þeirra verkefna sem eru og hafa verið á starfsvettvangi Siglingastofnunar og vona aðstandendur hennar að þeir njóti vel sem hana sækja.





Helstu framkvæmdir 2004



Sigurður Áss Grétars-son, forstöðumaður hafnasviðs Siglingastofnunar, fjallar hér á eftir um helstu framkvæmdir við

hafnir og sjóvarnir. Sigurður lauk verkfræðiprófi frá Háskóla Íslands og útskrifaðist sem Civil Ingeniør frá Danmarks Tekniske Højskole. Hann kom til starfa hjá Siglingastofnun árið 2003 en árin 1993 til 1998 vann hann hjá stofnuninni og fyrirrennara hennar, Vita- og hafnamálastofnun.

Áætlað fjármagn

Á fjárlögum fyrir árið 2004 er gert ráð fyrir að framkvæmt verði fyrir um 1.822 m.kr. í 31 höfn á landsbyggðinni. Þar af leggur ríkið fram 1.061 m.kr. til þessara framkvæmda og að auki 67,2 m.kr. til uppgjörs við hafnasjóðina en eftir það er lokið uppgjöri við hafnasjóði. Alls er því framlag ríkisins til hafnarframkvæmda 1.128 m.kr. árið 2004.

Þrátt fyrir að upphæðin sé lítið eitt lægri en

undanfarin ár segir það ekki alla söguna. Fram til

1. júlí 2003 gátu hafnasjóðir ekki fengið virðisaukaskatt endurgreiddan en með tilkomu nýrra hafnalaga, nr. 61/2003, sem tóku gildi 1. júlí 2003, fá hafnasjóðir virðisaukaskattinn endurgreiddan. Framlag ríkisins lækkaði því sem þessu nam eða um 19,86%. Heildarfjármagn til framkvæmda fyrir árið 2004 er þannig 2.201 m.kr.

Kópavogur og Grundartangi

Auk ríkisstyrktu hafnarframkvæmdanna kemur Siglingastofnun að hönnun og eftirliti með framkvæmdum í Kópavogi og á

Grundartanga. Kostnaður vegna þeirra framkvæmda er áætlaður um 250 m.kr. á þessu ári.

Útboð

Það sem af er árinu hafa verið boðin út 10 hafnarframkvæmdir og 9 efnistilboð í gegnum Ríkiskaup. Kostnaður við hafnarframkvæmdirnar var áætlaður 838 m.kr. en tilboð verktaka hljóða upp á alls 589 m.kr. eða að meðaltali 70,3% af áætlun. Kostnaður vegna efniskaupa er áætlað að nemi 411 m.kr.

Útboðsverk sem ólokið er frá síðasta ári

Hafnarframkvæmdir

Meðal stærstu verkefni við hafnir má nefna stóriðjuhöfnina á Mjóeyri við Reyðarfjörð, stækkun Grundartanga-hafnar, dýpkun í Grindavík og stórfelldar breytingar á höfninni í Þorlákshöfn.

Sé farið hringinn í kringum landið eru þessar helstar:

Grundartangi

Með tilkomu stækkunar Norðuráls er talið nauðsynlegt að lengja núverandi hafnarkant um allt að 250 metra. Búið er að bjóða út undirfyllingar frá sjó og í

útboði Norðuráls á klapparsprengingum grunns var innifalið að losa efni í garð og fyllingar í væntanlegt þilstæði. Gert er ráð fyrir að fylla með 180.000 m³ af uppældum sandi og 75.000 m³ af sprengdum kjarna og grjóti.

Heildarkostnaður vegna þessara framkvæmda er áætlaður um 90 m.kr.

Í sumar verður svo boðið út stálþilsefni og stagfestingar. Í lok árs er stefnt að því að bjóða út þilrekstur.



Lofmynd af Þorlákshöfn með fyrirhuguðum breytingum.

Mynd: Verkfræðistofa Suðurlands.

eru brimvarnargarður í Þorlákshöfn, dýpkun í Vestmannaeyjum, endurbýgging Sverrisbryggju, smábátbryggja á Siglufirði, stálþil á Þórshöfn og Ísafirði og þekja og lagnir á Akranesi.

Sjóvarnir

Í siglingamálaáætlun fyrir árið 2004 er gert ráð fyrir að framkvæmdir við sjóvarnargarða verði á 14 stöðum á landinu. Áætlaður kostnaður við byggingu sjóvarna er 87,2 m.kr. Ríkið leggur til þessara framkvæmda 74,7 m.kr.

Snæfellsbær

Í Ólafsvík er ætlunin að endurnýja dekkklæðningu og dekkbita á trébyggju. Búið er að bjóða út efnið og er það væntanlegt til landsins í lok sumars.

Á Rífi verður þekja steypd við Norðurgarð og er það verk nú í útboði. Gert er ráð fyrir að bjóða út samhlíða þekju uppsteypu ljósamasturshúss og lokafrágang á Arnarstapa.

Áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdirnar er um 80 m.kr.

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.
Stóru myndina á forsíðu frá Stykkishólmi tók
Thorvald Krabbe um miðjan 4. áratuginn.

Mynd af bauju á Ólafsböða á Breiðafirði tók
Kristján Sveinsson.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef
heimildar er getið. Ósk um áskrift er hægt að
koma á framfæri við ritstjóra.



Bíldudalur

Stefnt er að því að byggja stálþilsbakka fyrir kalkþörungaverksmiðju á Bíldudal. Bakkinn á að vera 80 metra langur með 10 metra dýpi.

Þegar er búið að bjóða út efni og var tilboði G.Arasonar tekið að upphæð 22 m.kr. Stálþilsreksturinn verður boðinn út auk gerðar fyrirstöðugarðs.

Heildarmagn fyllingar er áætlað um 167.000 m³ og er kostnaður við verkið áætlaður um 220 m.kr. með görðum, þili og þekju.

Ísafjörður

Í byrjun mars var boðinn út hafnsögubátur fyrir Ísafjarðarhöfn. Sú krafa var gerð til bátsins að hann væri með togkraft upp á 12 tonn, lengdin væri innan við 15 metra, hraðinn væri ekki undir 9 hnútum og hann væri með dráttarkrók og mætti ekki kosta yfir 50 m.kr. án virðisauka. Hagstæðasta tilboðið kom frá Ósey í Hafnarfirði og hljóðaði það upp tæpar 49 m.kr.

Á Ísafirði verður einnig steipt þekja við Ásgeirsbakka og gerðar endurbætur á smábátaaðstöðu á Suðureyri.

Ólafsfjörður

Á þessu ári verður rifin trébryggja á Ólafsfirði og rekið um 40 metra langt stálþil. Stálþilsreksturinn var boðinn út byrjun árs og var lægst-bjóðandi Ísar ehf. Heildarkostnaður er áætlaður 30 m.kr.

Akureyri

Hafin er vinna við að reka 80 metra langt þil með 9 metra dýpi við Krossanes og verður síðan steipt þekja og lagnir.

Í lok árs er stefnt að því að bjóða út endurnýjun á Ísbryggju ÚA.

Húsavík.

Árið 2001 hófst gerð Bökugarðs á Húsavík. Heildarkostnaður við þá framkvæmd er um 480 m.kr. og er magn efnis um 300.000 m³ af sprengdum kjarna og stórgrýti.

Í ár á að reka 120 metra langa bryggju við Bökugarð með hönnunardýpi 12 metra. Í vor lauk framkvæmdum við dýpkun við bryggjuna og gerð þilskurðar. Í haust er stefnt að því að bjóða út stálþilsreksturinn en þegar er búið að bjóða út efnið.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdir á Húsavík árið 2004 er um 164 m.kr.

Þórshöfn

Á Þórshöfn verður unnið við þekju og lagnir og endurnýjun Löndunarbryggju

Í apríl var boðin út gerð þekju og lagna við um 200 metra langt stálþil, alls um 4.000 m².

Á næstunni er ætlunin að bjóða út stálþilsrekstur á um 70 metra löngu þili með 15 metra löngum gafli með hönnunardýpi 9 m. Að auki verður trébryggja breikkuð til að ná 9 m dýpi.

Heildarkostnaður við framkvæmdirnar er áætlaður um 120 m.kr.

Stóriðjuhöfn við Mjóeyri

í Fjarðabryggju

Ákveðið hefur verið að reisa 330.000 tonna álverksmiðja á Reyðarfirði. Slík verksmiðja gerir kröfu um höfn með löngum bakka og miklu dýpi. Hafnar-



Loftmynd af fyrirhugaðri stóriðjuhöfn við Mjóeyri.

bakkinn verður 380 metra langt stálþil með tveimur 33 metra löngum göflum. Hönnunardýpi er 14,3 metrar og er það mesta sem þekkest hér á landi.

Þegar er búið að framleiða stálþilið og stálþilsfestingar vegna hafnarbakkans og er hvort tveggja væntanlegt til landsins nú í júní.

Kostnaður við efniskaup er um 150 m.kr. Búið er að bjóða út þilrekstur og er kostnaður árið 2004 áætlaður um 290 m.kr.

Heildarkostnaðurinn við gerð stóriðjuhafnarinnar er áætlaður 900 m.kr. Framlag ríkisins verður líklega um 400 m.kr. sem er um 30% lægra en frumáætlun gerði ráð fyrir. Sveitarfélagið mun hins vegar leggja til afganginn.

Helstu magntölur eru:

Dýpkun: 100.000 m³

Fyllingar: 250.000 m³

Stálþil og stagfestingar: 2.800 tonn

Steypa: 3.500 m³

Hornafjörður

Á Hornafirði er ætlunin að endurnýja Krosseyjarbakka. Krosseyjarbakki er stálþil sem rekið var niður 1974. Á stálþilið voru komin tæringargöt og því talið nauðsynlegt að endurnýja það. Nýi bakkinn er 2 metrum fyrir framan þann eldri og verður stagaður við gamla þilið.

Stefnt er að framkvæmdir við þilrekstur hefjist nú í júní og að þeim verði lokið í september. Heildarkostnaður er áætlaður 93 m.kr.

Þá verður unnið við dýpkun innsiglingarrennu á Grynslunum.

Vestmannaeyjar

Síðan árið 1997 hefur verið unnið að því að endurnýja stálþil Friðarhafnar og Friðarhafnarkants, alls um 670 metrar.

Eldri þil voru rekin niður á árunum 1956 til 1963. Þau voru hönnuð fyrir 5–6 metra dýpi. Við endurnýjun stálþilanna var miðað við 9 metra hönnunardýpi. Hins vegar verður dýpi við þau í fyrstu miðað við 8 metra.

Í ár verður rekinn síðasti áfanginn í þessari miklu endurnýjun í Vestmannaeyjum. Vesturkantur Friðarhafnar er alls um 190 metrar og með hönnunardýpi 9 metrar. Samhliða þilrekstri verður unnið við að steypa þekju við norðausturkant alls um 3600 m².

Heildarkostnaður við endurnýjun Friðarhafnar og Friðarhafnarkants verður um 720 m.kr. á verðlagi ársins 2004. Heildarkostnaður vegna framkvæmda í ár er um 200 m.kr.

Þorlákshöfn

Síðastliðið haust var boðinn út brimvarnargarður, svonefndur Austurgarður í Þorlákshöfn. Stærð garðs er 320.000 m³ og er verktaki Ræktunarsamband Flóa og Skeiða.

Heildarkostnaður við brimvarnargarðinn á þessu ári er áætlaður 195 m.kr. Stefnt er að því að verkinu ljúki nú í haust.

Grindavík

Ætlunin er að dýpka innan hafnar við Svíragarð og snúningsrými milli Miðbakka og Svíragarðs, alls um 14.400 m². Áætlaður heildarkostnaður við verkið er um 122 m.kr.



Siglingavernd: skipa- og hafnavernd



Undanfarið hefur verið unnið að því á vegum samgönguráðuneytisins, Siglingastofnunar Íslands, Tollgæslunnar, Ríkislögreglustjóra og Landhelgisgæslunnar og í höfn um landsins að innleiða siglingavernd í íslenskum höfnum og mun hún taka gildi hinn 1. júlí 2004.

Í þessari greinargerð er helstu atriðum siglingaverndarinnar lýst og vikið að þeim breytingum sem hún mun einkum valda hér á landi.

Hvað er siglingavernd?

Siglingavernd er alþjóðlegt öryggiskerfi sem nær til farþega- og flutningaskipa yfir 500 brúttótonn að stærð sem eru í millilandasiglingum og hafna sem þjóna þeim. Sambærilegt öryggiskerfi hefur verið við lýði í flugsamgöngum svo áratugum skiptir. Í meginatriðum felst siglingaverndin í eftirliti með farni, farþegum og farangri og stýringu aðgangs að þeim svæðum innan hafna þar sem farmur er geymdur og meðhöndlaður og þar sem farþegar halda sig þegar þeir fara að og frá borði.

Alþjóðlegar reglur og skuldbindingar

Siglingaverndin er afleiðing þess að hryðjuverk hafa færst í vöxt víða um heim og megintilgangur hennar er að koma í veg fyrir slíka atburði. Eftir hermdarverkin í Bandaríkjunum hinn 11. september 2001 beindist athygli almennings og stjórnvalda víða um heim að því að koma á úrbótum í öryggismálum, meðal annars á vettvangi siglinga og sjóflutninga.

Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO), sem er ein af stofnunum Sameinuðu þjóðanna, samþykkti á ráðstefnu í Lundúnum í desember 2002 að gera breytingu á gildandi alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS-samþykktinni) og fella inn í hana ákvæði sem skuldbinda aðildarríkin til að auka öryggi í siglingum. Einnig var saminn og samþykktur hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni aðþjóðlegur kóði um skipa- og hafnavernd (International Ship and Port Facility Security Code), ISPS-kóðinn, þar sem lýst

er þeim skuldbindingum og aðgerðum sem aðildarríkin skulu gera til að auka öryggi í siglingum. ISPS-kóðinn er aðgengilegur á íslensku og ensku á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands.

Innleiðing siglingaverndar hérlendis

Í maí 2003 skipaði samgönguráðherra stýrihóp til að vinna að innleiðingu siglingaverndarinnar. Meginhlutverk hópsins var:

- 1) Að fara yfir og skilgreina þær kröfur sem gerðar eru í samþykktum um siglingavernd og ákvarða hverjum beri að fullnægja þeim.
- 2) Gera tillögur að nauðsynlegum laga-



Frá Hafnarfjarðarhöfn. Myndina tók Kristján Sveinsson.

og reglugerðarbreytingum til að innleiða framangreindar alþjóðlegar kröfur.

- 3) Semja siglingaverndaráætlun fyrir Ísland.
 - 4) Kanna fjárhagsleg áhrif innleiðingarinnar.
- Stýrihópurinn lauk störfum og skilaði skýrslu sinni í janúar 2004. Hún er aðgengileg á vefsíðu Siglingastofnunar Íslands.

Siglingastofnun Íslands hefur verið tilnefnd af samgönguráðuneytinu til að vera það stjórnvald sem annast framkvæmd siglingaverndar hérlendis og hefur samskipti við alþjóðastofnanir á þessu sviði. Siglingastofnun hefur einnig umsjón með framkvæmd siglingaverndar hér á landi.

Ljóst var frá upphafi að auk íslenskra hafna myndi siglingaverndin koma til kasta ýmissa stofnana ríkisins. Síðsumars 2003 var því efnt til samráðsfunda undir stjórn Siglingastofnunar Íslands þar sem

byrjað var að skilgreina og samræma störf Siglingastofnunar, Ríkislögreglustjóra, Tollgæslunnar og Landhelgisgæslunnar á þessum vettvangi. Þetta samstarf stendur enn og mun gera það þar til siglingaverndin hefur tekið gildi.

Frankvæmd siglingaverndar

Það er undir hverri höfn komið hvort hún gerist aðili að siglingavernd en búast má við að þær hafnir sem ekki eru aðilar að hinu alþjóðlega öryggiskerfi geti lent í erfiðleikum með að taka við skipum sem falla undir ISPS-kóðann. Þó er kostur á því fyrir þær hafnir sem taka sjaldan á móti slíkum skipum að gera sérstakar tíma-

bundnar öryggisráðstafanir í samstarfi við viðkomandi skip.

Fyrir þær hafnir sem verða aðilar að siglingavernd þarf að gera áhættumat og verndaráætlun sem hvortvegja þarf að hljóta staðfestingu Siglingastofnunar. Í framhaldi af því þarf að gera ráðstafanir til að tryggja að farið verði að ákvæðum ISPS-kóðans til að tryggja öryggi hafnarinnar og þeirrar starfsemi sem þar fer fram auk þess að hindra að hryðjuverka-

menn nýti sér skipaflutninga til að koma fram áformum sínum um hermdarverk.

Einungis þeir hafnarkantar sem notaðir eru til að þjóna skipum í millilandasiglingum falla undir ákvæði ISPS-kóðans. Umferð um þau svæði verður takmörkunum háð framvegis og lögð verður áhersla á aðgangsstýringu, vöktun, eftirlit og lýsingu þessara hafnar svæða. Sérstakur verndarfulltrúi verður fyrir sérhverja höfn sem er aðili að siglingaverndinni og ber ábyrgð á framkvæmd hennar.

Kostnaður

Allur þorri íslenskra hafna hefur tilkynnt Siglingastofnun um þátttöku í siglingaverndinni en ljóst er að kostnaður sem af henni hlýst verður mjög mismunandi og ræðst bæði af því hversu umfangsmikil hafnarstarfsemi er og hvernig aðstæður eru á hverjum stað fyrir sig.

Frh. á bls. 7

Á SJÓ

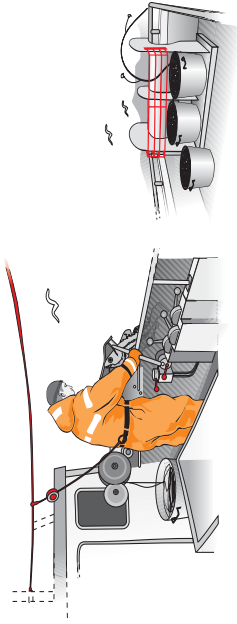
Pegar bátur er á sjó skal ávallt hafa siglingareglur í heiðri. Útvörð-ur skal dyggilega haldinn og hafið siglingaljos kveikt eða dagmerki uppi samkvæmt reglum. Hafið lúgur lokaðar og skálkaðar meðan báturinn er á siglingu. Fylgist vel með veðurspá.

Séu hreyfingar báts á einhvern hátt óeðlilegar skal athugað hvort leki sé kominn að honum eða hvort hleðslu sé ábótavant.

! Kynnið ykkur vel stöðugleika bátsins ykkar!

ÖRYGGI VIÐ VEIÐAR

- Þegar bátur er á sjó er aðgát ávallt nauðsynleg.
- Notið viðeigandi öryggisbúnað og persónuhlifar.
- Klæðist ávallt flotvinnubúningi eða öðrum flotbúnaði þegar unnið er á þilfari.
- Prófið neyðarstöðvun spila og annars vélbúnaðar og gætið að öryggishlufum áður en störf hefjast.
- Gætið varúðar við bugtir á tögum og færum.
- Þrifið og smúlið þilfar reglulega til að draga úr hálfu á því.
- Sé bátsverji einsamall um borð er æskilegt að hann noti líflinu við störf á þilfari.



ATHUGASEMDIR UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

Verðir þú einhvers var sem gæti verið hættulegt sjófarendum skaltu tilkynna það strax til Landhelgisgæslu, Siglingastofnunar eða hafnarstjórna eftir því sem við á. Slys á sjó skulu tilkynnt rannsóknarnefnd sjóslysa.

	Landhelgisgæslan 545 2000
	Landssamband smáhátaleigenda 552 7922
	Siglingastofnun Íslands 560 0000
	Rannsóknarnefnd sjóslysa 552 5105
	Tilkynningarskyldan 552 3440
	Neyðarlínan 112

Símaskrá

NEYÐARKALL

Sé bátur í hættu, eða yfirvofandi hættu, þarf að láta vita af því strax. Neyðarkall með talstöð á að fara fram á VHF rás 16 og skylt er að hafa ávallt hlustun á rásina.

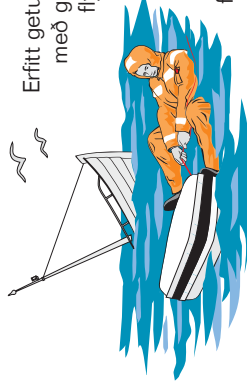
Munið að samhliða neyðarkalli með talstöð skal þrýsta á neyðarnapp sjálfvirku tilkynningarskyldunnar.

! Kallið óhikað á aðstoð áður en hættan vex ykkur yfir höfuð!

BÁTUR YFIRGEFINN

Purfirðu að yfirgefa bátinn skaltu strax klæðast björgunar- eða flotvinnubúningi, sjósetja gúmmibjörgunarbátinn og kveikja á neyðarsendinum.

Gúmmibjörgunarbát á að vera hægt að losa með einu handtaki. Einnig er skylt að hægt sé að losa hann með farstýribúnaði eða að sjóstýrður losunarbúnaður losi hann. Náist ekki að opna gúmmibjörgunarbátinn áður en báturinn er yfirgefinn þarf að gera það í sjónum.



Erfitt getur reynst að opna hylki með gúmmibjörgunarbáti sem flýtur í sjó þar sem mótstaða í sjónum er lítil. Spyrnið því fótum í hylkið meðan togað er í fangalínuna. Þannig fæst meiri mótstaða.

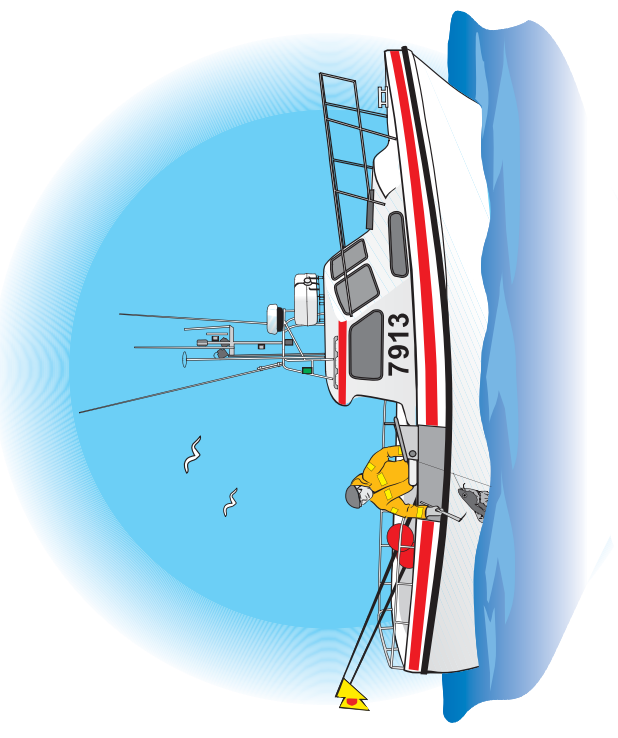
! Kynntu þér vel notkun neyðarbúnaðar í báti þínum

MIKILVÆGI ÖRYGGISFRÆÐSLU

Ef neyðarástand skapast hjá þér eða öðrum er nauðsynlegt að vita hvernig bregðast skuli við og hvernig nota á neyðarbúnað til björgunarstarfa. Sækið því reglulega námskeið í öryggisfræðslu hjá Slysavamaskóla sjómanna.

! Kvikmynd um öryggi smábáta og annað fræðslu efni um öryggismál er að finna á vefnum www.sigling.is/oryggismal

ÖRYGGI SMÁBÁTA Á FISKVEIÐUM



JT760 ODDI HF/Teklingar: Jóhann Jónsson



Gefið út af Siglingastofnun Íslands. Unnið í samstarfi við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda. Júní 2003

HELSTU ÖRYGGISÞÆTTIR

Öryggi báta á sjó ræðst af nokkrum samverkandi þáttum.

Hönnun, smíði og viðhald báts eru meðal mikilvægustu þáttanna. Þá er átt við að:

- batunn sé ávallt hæfær
- batunn sé nægilega stöðugur
- allur vél- og tækjabúnaður sé fullnægjandi
- öryggis-, björgunar- og eldvarnarbúnaður sé ávallt til reiðu

Þekking og hæfni skipstjórnandans er einkar mikilvægur öryggisþáttur. Skipstjórnandi á m.a. að:

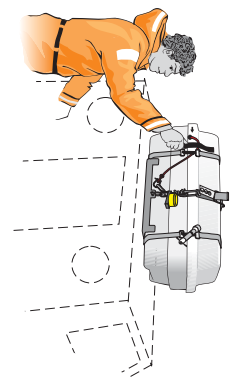
- kunna siglingareglurnar og virða þær
- þekja og taka tillit til hæfni báts til siglinga við mismunandi skilyrði, m.a. skal meta veður, sjólag, hleðslu og frágang farns
- hafa tilskilin réttindi og skulu réttindaskirteini ávallt höfð meðferðis þegar farið er á sjó

Skoðun og viðurkenningu Siglingastofnunar Íslands þarf eft þátur er 6 m að lengd eða lengri og ef hann er notaður í atvinnuskyni. Hæfenniskirteini skal vera í gildi þegar bátur er á sjó.

! Skylt er að slysa- og líftryggja alla um borð áður en farið er í sjóferði

FRÁGANGUR BÚNAÐAR

Nauðsynlegt er að ganga rétt frá öllum öryggis- og neyðarhúnaði jafnskiótt og hann er tekin um borð.



Gúmmilbjörgunarbátur skal vera þannig staðsettur að auðvelt sé að komast að honum og sjósetja fangalínuna strax og gangið rétt frá losunar- og sjósetningarbúnaði.

Handslökkvitæki skulu geymd á þurrum stöðum þar sem auðvelt er að ná til þeirra og skulu þau ávallt vera tilbúin til tafarlausrar notkunar.

HALDIÐ BÁTNUM Í GÓÐU ÁSTANDI

Reglulegt viðhald á báti og búnaði hans er nauðsynlegt öryggisins vegna. Mikilvægt er að athuga ástand báts og alls búnaðar hans áður en lagt er í sjóferð og ætti ávallt að halda dagbók um viðhald bátsins.

Áður en látið er úr höfn skal athuga ástand stjórn- búnaðar og annarra tækja í stýrshúsi, svo sem:

- siglingatækja og siglingaljósa stýris
- VHF talstöðvar, STK-tækis og farsíma
- hljóð- og merklaglafa
- rúðþurrku og rúðuskolunar

Athugið ástand öryggis- og björgunarbúnaðar, svo sem:

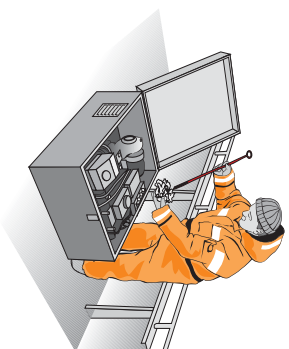
- gúmmilbjörgunarbát, losunar- og sjósetningarbúnað
- björgunarbúninga, flotvinnubúninga og þjargvesti
- þjarghringi eða kashringi
- flugelda og handþlys
- neyðarsitja
- innihald sjúkrakassa
- neyðarútganga
- eld- og gasleka-viðvönarkerfi
- handslökkvitæki og slökkvitæfi
- lokun loftþræstingar
- akkeri
- neyðarstýri

Skoða skal ástand báts neðan þilfars svo sem:

- hvort teki sé í lest eða vélarúmi
- hvort rusl sé í kjalsogi eða austursbrunnnum
- virgni austurdæla og síur á soghlíðum þeirra
- skynjara og viðvörðun um sjó í kjalsogi

Áður en vél er ræst skal m.a. athuga:

- hvort leka gæti í eldsneyfiskerfi, gaslögnum, smuruliuferi eða vökvakerfi
- smuruliú á vél, gir og drifi
- að vélarúm sé vel loftfræst



Einnig þarf að gefa gaum að:

- ástandi rafkerfis
- útblastur frá vél sé í lagi
- hleðslu og ástandi rafgeyma
- hvort eldsneyti sé nægjanlegt fyrir áætlaða sjóferð og óyrrséðar tafir
- ástandi eldsneytissía og losun vatns úr eldsneyfsegygnum
- hringrás kælivatns vélar og síu á sjóinntaki
- nauðsynlegum verkfærum og að varahlutir séu um borð
- nafn og númer bátsins séu greinileg

Þegar bátur er tekin á þurrt skal m.a. fara yfir:

- bol bátsins
- stýrisblað og skrifú
- skrifúþéttingar
- sjóinntök og einstefnuloka
- að lokar séu aðgengilegir og liðugir

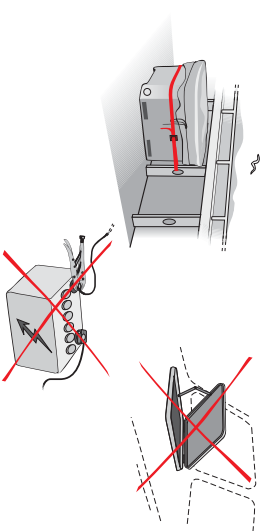
VEÐUR OG SJÓLAG

Þegar fyrirhugað er að leggja upp í veiðiferð skal athuga spár um veður og sjólag áður en ákvörðun er tekin um að fara á sjó. Hægt er að nálgast upplýsingar um veður og sjólag hjá Siglingastofnun í síma **902 1000** og á veffanginu www.sigling.is og hjá Veðurstofnunni á veffanginu www.vedur.is

FARIÐ ÚR HÖFN

Áður en lagt er frá bryggju skal báturinn gerður sjóklár, lausir hlutir festir og lestarliugum lokað tryggilega.

Þegar látið er úr höfn skal sjá til þess að tilkynning um það berst tilkynningarskyldu með sjálfvirkum búnaði, talstöð eða símalíðis.



! Munio að góð sjómennska er gullli betri!



Niðurstaða útbóta

Dags.	Heiti útbóts	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Lægstjóðandi	Fjöldi tilboða
19.05.04	Breiðdalsvík-þekja og lagnir	9.914.050	9.913.781	99	Austurfell ehf.	
13.05.04	Hornafjörður-Krosseyjarbakki, stálþil	48.381.630	30.952.000	64	Ísar ehf.	5
13.05.04	Reyðarfjörður-stóriðjuhöfn við Mjóeyri	355.729.943	223.467.500	63	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	7
12.05.04	Grundartangahöfn-fyllingarþúði	83.980.000	55.968.500	67	Björgun ehf.	2
11.05.04	Vestmannaeyjar-endurbýgging stálþilbryggju í Friðarhöfn	67.264.025	55.459.460	82	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	5
29.04.04	Vestmannaeyjar-Norður- og Austurkantur, þekja og lagnir	43.367.510	34.946.470	81	Almenna byggingarfélagið ehf.	3
29.04.04	Þórshöfn-stálþilbakki, þekja og lagnir	46.004.733	39.444.100	86	B.J. Vinnuvélar ehf.	7

Öryggi sjófarenda

Vinnuvistfræði sjómanna



Siglingastofnun hefur gefið út í tengslum við langtíma-áætlun í öryggismálum sjófarenda ritið: **Vinnuvistfræði fyrir sjómenn.**

fræði fyrir sjómenn.

Höfundur ritsins er Magnús H. Ólafsson, lög-giltur sjúkrapjálffari og teikningar eru eftir Jóhann Jónsson.

Í ritinu eru fjallað um vinnuumhverfi og heilbrigðishætti sjómanna.

Markmiðið er fyrst og fremst að vekja sjómenn til vitundar um þá ábyrgð sem þeir bera sjálfir á heilsufari sínu og starfs-umhverfi og hvetja þá til að hlúa sem best að heilsu sinni og gæta þess að vinnustaður þeirra uppfylli kröfur og væntingar um öryggi og hollustu.

Vakin er athygli á ýmsu sem ógnað getur

heilsufari sjómanna á vinnustað þeirra og gefnar leiðbeiningar um heppilegt vinnulag og holla lífnaðarhætti sem stuðla að heilbrigði og vellíðan.

Viðfangsefni vinnuvistfræðinnar er samspil mannsins og þess umhverfis sem hann lifir og starfar í. Umhverfið tekur til aðstöðu, búnaðar, tækja, skipulags, samskipta og fleiri þátta. Í fyrirrími eru þarfir, vellíðan og öryggi fólks.

Ritið er fjármagnað af lið á samgönguáætlun sem heitir „langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda“ og verður á næstunni dreift ókeypis um borð í öll íslensk skip.

Það er von stofnunarinnar að útgáfa þessa rits megi auka almenna þekkingu á vinnuvistfræði fyrir sjómenn og stuðla þannig að enn frekara öryggi áhafna íslenskra skipa.



Siglingavernd: skipa og hafnavernd

Frh. af bls. 4

Af þessum ástæðum er erfitt að segja til um það hversu mikill heildarkostnaður hafnanna vegna innleiðingar siglingaverndar verður fyrr en búð er að ákveða þær ráðstafanir sem gera þarf.

Í nýsamþykktum lögum um siglingavernd sem nú liggur fyrir Alþingi er gert ráð fyrir að hafnirnar fái heimild til að innheimta gjald til að standa straum af kostnaði við siglingaverndina.

Áhrif

Ljóst er að siglingaverndin mun á ýmsan hátt breyta starfsemi íslenskra hafna því gera verður ráð fyrir öryggis- og verndar-ráðstöfunum í öllum daglegum rekstri og starfsmenn hafna þurfa þannig að tileinka sér annað verklag en verið hefur á ýmsum sviðum og takast á við ný viðfangsefni. Alla jafna mun siglingaverndin ekki hafa umtalsverð áhrif á notendur hafnanna en þó má búast við að umferð verði stýrt meira en verið hefur og að tilteknum svæðum verði lokað fyrir öðrum en þeim sem hafa heimild til að vera þar á ferli. Almennigur í landinu mun væntanlega heldur ekki verða ýkja mikið var við áhrif siglingaverndarinnar. Þó getur farið svo að lokun einhverra svæða fyrir almennri umferð, stýring umferðar og aukið eftirlit við skipakomur geti breytt umgengni einhverra við hafnir og hafnarsvæði.

Íslendingar í fararbroddi

Þótt enn megi gera betur er Ísland komið einna lengst þjóða í undirbúningi siglingaverndar og eru Íslendingar eina þjóðin sem hefur nú þegar skilað inn lista til IMO um þær hafnir sem ætla að taka þátt í siglingaverndinni.

Skipaskrá 2004 á rafrænu formi

Siglingastofnun Íslands heldur skrá yfir öll skráningarskyld skip skv. lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985 með síðari breytingum. Undanfarin ár hefur skráin komið út á bók en nú er brotið blað í útgáfunni með því að skráin kemur einungis út á rafrænu formi og er að finna á vefsíðu Siglingastofnunar. Slóðin er <http://www.sigling.is/shared/FileGallery/SharedFiles/Mengun%20fra%20skipum/Skipaskra/Skipaskra%202004.pdf>

Framsetning upplýsinga er eins og verið hefur í prentuðu skránni undanfarin ár. Hægt er að leita í rafrænu útgáfunni með flýtihnappnum Ctrl-F eða smella á „Edit“ og velja þar undir „Find“. Í kassann sem þá kemur upp er síðan skráð leitarorð, t.d. nafn skips, skipaskrárnúmer o.s.frv.

Skýrsla um framkvæmd samgönguáætlunar

Lögð hefur verið fram skýrsla um framkvæmd samgönguáætlunar árið 2003. Er það í fyrsta sinn sem slík skýrsla er lögð fram frá því lög nr. 71/2002 um samgönguáætlun tóku gildi.

Í skýrslunni er farið yfir markmið og stöðu verkefna í hverri stofnun fyrir sig, þ.e. Flugmálastjórn, Siglingastofnun og Vegagerð. Samhliða skýrslunni voru lagðar fram þrjár aðrar skýrslur, þ.e. um framkvæmd flugmálaáætlunar, framkvæmd siglingamálaáætlunar og framkvæmd vegáætlunar 2003 og eru þær sambærilegar við skýrslur sem lagðar voru fram áður en lög um samgönguáætlun tóku gildi.

Skýrsluna er að finna á vef Siglingastofnunar auk skýrslu um framkvæmd siglingamálaáætlunar: www.sigling.is



SIGLINGASTOFNUN

ÁÆTLUN UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

Markmiðið er að treysta öryggi áhafna, farþega og skipa.



Helstu átaksverkefni eru:

- Menntun og þjálfun sjómanna.
- Öryggi farþegaskipa.
- Fræðsla og áróður um öryggismál.
- Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi.
- Kynning á lögum og reglum.
- Rannsóknir á sviði öryggismála.
- Gerð fræðsluefnis og leiðbeininga.
- Söfnun og miðlun upplýsinga.
- Stöðugleiki skipa og báta.



Fræðsluefnið á að vera um borð í hverju skipi.

Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd áætlunarinnar í samstarfi við verkefnisstjórn.

Aðilar að verkefnisstjórn eru:

Samgönguráðuneytið, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátaeigenda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands og Sjómannasamband Íslands.