



Til sjávar

4. tbl. 3. árg. september 1999

Fréttabréf Siglingastofnunar

Öryggismál sjómanna

Langtímaáætlun um öryggismál sjómanna tímabær

- segir Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra. Til sjávar beindi nokkrum spurningum til hans um málefni Siglingastofnunar.

Sturla var fyrst spurður að því hver yrðu helstu verkefni samgönguráðuneytisins á sviði siglingamála og öryggis sjófarenda á þessu kjörtímabili? „Ég geri ráð fyrir því að verkefni ráðuneytisins á kjörtímabilinu er lúti að siglingamálum og öryggi sjófarenda verði nokkur, eins og við er að búðast hjá þjóð sem á allt sitt undir sjómennsku og siglingum. Það var mér sérstakt ánægjuefni að geta fyrr í sumar gefið út reglugerð um sjálfvirkan sleppibúnað, en gildistöku hennar hafði verið margsinnis frestað. En ljóst er að með útgáfu þeirrar reglugerðar var stigið stórt skref í áttina að auknu öryggi sjómanna. Er nú kominn göður skriður á það mál, og þegar byrjað að setja búnað í fjölda skipa.

Nýjar áherslur í hafnamálum

Helstu verkefni framundan mótast nokkuð af því að alþöðlegar reglur, einkum reglur sem í gildi eru vegna aðildar okkar að hinu evrópska efnahagssvæði, setja aukinn svip á þær reglur sem gilda hér á landi á sviði sjóflutninga. Um leið og öryggi í siglingum hefur ávallt verið eitt af óumdeildum málum í íslenskum stjórnmálum, þá er það einnig um



Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra

þessar mundir eitt af forgangsverkefnum Framkvæmdastjórnar ESB. Og um leið og lögð er áhersla á að auka öryggi sjófarenda er stefnan að bæta samkeppnisstöðu útgerðarinnar. Af okkar hálfu tel ég nauðsynlegt að gera langtímaáætlun um öryggismál sjómanna, og að því vil ég vinna.

Á kjörtímabilinu verður hafnaáætlun endurskoðuð, og geri ég ráð fyrir nýjum áherslum við uppbyggingu hafna í tengslum við samræmda samgönguáætlun sem ég mun beita mér fyrir að verði unnin. Bætt hafnaaðstaða er mikið hagsmunamál og mikið öryggismál allra sjófarenda.

Sjálfstæð skoðunarstofa

Eins og gefur að skilja eru mörg verkefni framundan og ekki rétt

að tíunda þau öll hér. Þó vil ég nefna að um þessar mundir er unnið að því á vegum Siglingastofnunar að koma upp samræmdu eftirliti, þ.e. gæðakerfi við eftirlit með skipum. Það er mitt mat að ef vel tekst til með gæðakerfi sem þetta, gæti hér verið um að ræða eitt markverðasta skref til aukins öryggis á sjó síðari ár. Þá er stofnun sjálfstæðrar skoðunarstofu skipa nokkuð sem ég hef mikinn áhuga á að geti orðið að veruleika á kjörtímabilinu, en mitt mat er að löngu sé orðið tímabært að kanna hagkvæmni þess að koma skipaskoðun í annan farveg en nú er.

Þá er ljóst að fara þarf kerfisbundið yfir reglur um gerð og búnað skipa. Nú er á lokastigi undirbúningur að viðamikilli reglugerð um öryggi fiskiskipa, sem byggist að hluta til á tilskipun ESB, en hefur einnig að geyma ákveðnar sérkröfur til íslenskra skipa, samanber reglugerðina um sleppibúnaðinn. Þá er ánægjulegt að geta þess að sá árangur hefur nú orðið að ESB hefur sæst á, og viðurkennt, sérstöðu okkar um strangari reglur gagnvart íslenskum skipum um öryggisbúnað en almennt er krafist innan aðildarríkja EES. Með því erum við að tryggja öryggi sjómanna okkar frekar en aðrar Evrópuþjóðir.

Af öðrum markverðum verkefnum sem framundan eru má nefna útflöggun kaupskipa og hugsanlegar aðgerðir til að fá

frh. bls. 2

Kröfur Íslendinga viðurkenndar

ESB hefur fallist á og viðurkennt sérkröfur Íslendinga um strangari reglur um öryggisbúnað í íslenskum skipum.

bls. 1

Norðmenn leita til Íslendinga

Bermigarðurinn sem Siglingastofnun hefur hannað fyrir norsk stjórnvöld er með hæstu ölduáraun af öllum grjótgörðum í Noregi.

bls. 4

1

Ráðherra svarar

2

Þrjú ár frá sameiningu

3

Farbann í fyrsta sinn

4

Hannað fyrir Norðmenn

5

Dýpkun lokið í Grindavík

6

Starfsreglur í skipaskoðun

7

Starfsmannakynning



Frá forstjóra

Þrjú ár frá sameiningu

Þann 1. október 1999 eru þrjú ár liðin frá því Siglingastofnun varð til við samruna Siglingamálastofnunar og Vita- og hafnamálastofnunar. Reynslan sýnir að ákvörðun um sameiningu átti fullan rétt á sér. Það er auðveldara fyrir eina öfluga stofnun en tvær litlar að aðlaga sig sífellt nýjum kröfum og tækniþróunum, þar sem hún hefur bolmagn til að hafa í þjónustu sinni sérhæfða starfsmenn á fleiri sviðum. Með samstarfi sérfræðinga, sem áður störfuðu á afmörkuðu sviði í hvorri stofnun fyrir sig, hafa verið tekin fyrir og leyst ný og fjölbreyttari verkefni en áður, er lúta að öryggismálum sjófarenda. Þá hefur sameiningin leitt til betri nýtingar á mannafla og aðstöðu.

Vinnuumhverfi stofnunarinnar er síbreytilegt og hraði breytinganna fer vaxandi. Í þessu sambandi má nefna eftirfarandi atriði: Samevrópskar kröfur gilda um smíði og búnað fiskiskipa í stað sérislenskra áður. Ný fiskiskip eru smíðuð fyrir Íslendinga í fjarlægum löndum svo sem Kína og Chile í stað nágrannalandsanna áður. Stofnuninni er gert að sinna eftirliti með erlendum skipum, er koma til landsins, en áður sinni hún einungis eftirliti með íslenskum skipum. Breyttar reglur um skatta, þjónustugjöld og samkeppni gera nú nýjar kröfur um verðlagningu þjónustu, bæði hjá stofnuninni og höfnum landsins, sem eru í eigu sveitarfélaganna. Bættar samgöngur á landi og breytt útgerðarmynstur hafa haft mjög mismunandi áhrif á tekjumöguleika og afkomu einstakra hafna. Sérstaklega eiga hafnir í litlum jaðarbyggðum á landsbyggðinni í vök að verjast.

Framangreind atriði eru meðal annars þess valdandi, að nú er í undirbúningi endurskoðun flestra laga og reglugerða, er fjalla um verkefni stofnunarinnar. Vonandi tekst vel til með nauðsynlegar breytingar þannig að útgerð og rekstur hafna fái að dafna um land allt. Jafnframt er óskandi að Siglingastofnun takist að þróast í takt við kröfur tímans og geti þannig veitt viðskiptavinum sínum tilætlaða þjónustu á lipran og hagkvæman hátt en þó ávallt með öryggi sjófarenda að leiðarljósi.

frh. af bls. 1

kaupskip í rekstri íslenskra útgerða á íslenska skipaskrá, eða mögulega alþjóðlega íslenska skipaskrá. Þetta mál hefur verið til athugunar um nokkurt skeið, en ég tel þrýnt að grípa til aðgerða í þessu máli sem fyrst. Þá vil ég einnig vinna að því að mögulegt verði að heimila tvískráningar fiskiskipa, þ.e. að gefin verði heimild til að skrá íslensk fiskiskip í þurrleigu á skipaskrá annarra þjóða. Hugmyndir sem þessar hafa æftar verið settar fram, en ljóst að um er að ræða margslungið mál sem varðar bæði fiskveiðistjórnunina pólitískt, en einnig alþjóðavæðingu íslenskrar útgerðar.

Öryggismál sjómanna er nokkuð sem mér er ljúft og skylt að greiða götu eftir megni. Það er mín skoðun að löngu sé orðið tímabært að gera langtímaáætlun um öryggismál sjómanna. Ég vil að áætlunin verði unnin í nánu samráði við hagsmunaaðila og síðan afgreiða hana með þingsályktun til að gefa henni vægi.

Þá vil ég nefna að hafin er vinna við úttekt á framkvæmd hafnaríkiseftirlits hér á landi. Sú vinna miðar að því að kanna hvort lagaheimildir hér á landi séu fullnægjandi, t.d. til kyrrsetningar skipa, og hvort framkvæmdin sé í samræmi við reglugerðir. Þannig er ljóst að af mörgu er að taka sem allt stefnir að því að bæta aðstöðu í höfnum landsins og auka öryggi sjómanna.“

Ríkari kröfur gerðar til ríkisstofnana

Sp: Sérðu fyrir þér að starfsemi Siglingastofnunar muni breytast á næstu árum?
„Já, ég get ekki neitað því að ég get vel séð fyrir mér ákveðnar breytingar á Siglingastofnun á næstu árum, þó ég sé kannski ekki tilbúinn til að fara nánar út í þær hugmyndir að svo stöddu. Þó get ég sagt að sú þróun sem átt hefur sér stað í þjóðfélaginu almennt á undanförunum árum, þar sem ríkari kröfur eru gerðar til ríkisstofnana, er að mínu skapi. Þróunin er sú að einkaaðilar bjóða þjónustu á flestum sviðum og því er eðlilega sú krafa uppi að ríkisstofnanir veiti ekki óeðlilega samkeppni. Ég hef þegar nefnt hugmyndir um stofnun sjálfstæðrar skoðunarstofu, en ég

sé fyrir mér að það gæti orðið fyrsta skrefið í þróun sem tæki yfir einhvern tíma. Ég vil undirstrika að hér er ég aðeins að setja fram hugmyndir í þessa áttina, en ekkert hefur verið rætt um frekari útfærslur á þeim eða ákveðið.“

Þjónustugjöld fara vaxandi

Sp: Umræða um samspil skatta og þjónustugjalda í opinberum rekstri er mikið til umræðu. Hvaða leið telur þú að eigi að fara til að standa undir rekstrar-kostnaði Siglingastofnunar og þeim verkefnum sem hún sinnir?
„Þess ber fyrst að geta að nefnd er að störfum til þess að fjalla um framtíðarstefnu í hafnarmálum, og að útkoma úr starfi þeirrar nefndar verður kynnt á Hafnasambandsþinginu. Starf þessarar nefndar tekur vissulega eingöngu til hafna, en sem almennt svar við þessari spurningu vísa ég nokkuð til svars míns við spurningunni hér á undan um mögulegar breytingar á Siglingastofnun á næstu árum, þ.e. að á þessu sviði sem öðrum er ljóst að þáttur þjónustugjalda mun fara vaxandi. Ég tel sjálfsagt að stefna að því að rekstur stofnunarinnar geti skilað sem mestum tekjum. Þó er ljóst að mörg verkefni sem undir stofnunina heyra eru þess eðlis að þáttur ríkisins við framkvæmd þeirra mun áfram verða verulegur og ekki hægt að ætlast til þess að grundvallarbreyting verði þar á. Hins vegar má svo endalaust deila um hver sá þáttur ríkisins á að vera, en sjálfsagt að hafa að leiðarljósi að reyna að lágmarka hann hverju sinni. Eftir sem áður er markmiðið það að leggja til þá þjónustu sem tryggir það umhverfi sem af lögum leiðir, og einnig að við þurfum að tryggja sem best öfluga Siglingastofnun.“

Sp: Viltu segja eitthvað að lokum?
„Ég hef í mörgu ár átt gott samstarf við starfsmenn Siglingastofnunar og þekki vel hversu mikilvæg sú þjónusta er sem þar er veitt. Sem ráðherra samgöngumála vil ég því tryggja sem best framvindu allra þátta siglingamála og vænti góðs samstarfs við það ágæta fólk sem starfar á Siglingastofnun og hefur yfir að ráða mikilli reynslu og þekkingu sem ég vil að nýttist okkur öllum sem best.“

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.
Sími: 560 0000
Bréfasími: 560 0060

Heimasíða: www.sigling.is
Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju 23. september 1999.

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



Skipaskoðun

Nýtt útibú á Suðurnesjum



Nýtt útibú fyrir skipaskoðun var opnað í Reykjanesbæ 17. ágúst sl. að Víkurbraut 13 í Keflavík.

Þetta er sjöunda umdæmisskrifstofa Siglingastofnunar á sviði skipaskoðunar. Skrifstofan þjónar skipum og bátum á Suðurnesjum, á svæðinu fyrir sunnan Straumsvík. Nánari upplýsingar um starfsemiina gefur Skúli R. Þórarinnsson

umdæmisstjóri Siglingastofnunar á Suðurnesjum í síma 421-1072, fax: 421 2844.

Á Suðurlandi hafa orðið þær breytingar að umdæmisstjórnin í Vestmannaeyjum verður með viðveru í Þorlákshöfn annan hvern fimmtudag og föstudag frá og með 9. september. Nánari upplýsingar veitir Steingrímur D. Sigurðsson í síma 481 2145.



Skrifstofa Siglingastofnunar er í húsi Ólíufélagsins við höfnina í Keflavík

Hafnaríkiseftirlit

Farbann í fyrsta sinn

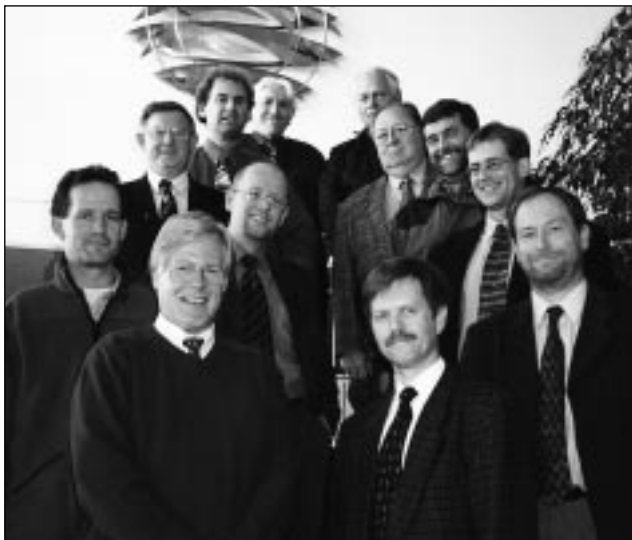


Siglingastofnun hefur lagt aukna áherslu á að sinna hafnaríkiseftirliti (eftirliti með ástandi erlendra kaupskipa í íslenskum höfnum). Í þessum mánuði var haldið námskeið fyrir starfsmenn stofnunarinnar sem sinna þessum málaflokki.

Fengnir voru tveir sérfræðingar, frkv. stj. skrifstofu Parísarsamkomulagsins í Hollandi, Richard W.J. Schiferli, og reyndur skipaskoðunarmaður frá Bretlandi, Graham C. Abbs. Farið var um borð í skip á meðan námskeiðinu stóð og starfsmenn þjálfaðir í vinnubrögðum.

Í Straumsvík var s-kóreskt súrálsskip skoðað og varð að

gera fjölmargar athugasemdir sem leiddu til þess að lagt var farbann á skipið. Er þetta í fyrsta skipti frá því að Ísland varð aukaaðili að Parísarsamkomulaginu að lagt er farbann á erlent kaupskip í íslenski höfn.



Þátttakendur á námskeiði um hafnaríkiseftirlit

Stuttar fréttir

Gleðivík í líkanstöðina

Stöðugleiki þekktur

Tímamót urðu í sumar þegar lokið var við að afla stöðugleikagagna um öll íslensk þilfarsfiskiskip. Þar með lauk lokaáfangi áttaksverkefnis sem hrundið var af stað í kjölfar skýrslu um stöðugleika fiskiskipa í febrúar 1997. Ekki er vitað til þess að önnur lönd búi yfir þess háttar gögnum um sín fiskiskip. Nánar verður fjallað um niðurstöður þessa verkefnis síðar.

Bátar greiði 5000 kr. vitagjald

Um þessar mundir stendur yfir endurskoðun á vitalögum frá 1981. Tillaga um breytingar hefur verið lögð fyrir siglingaráð og gert er ráð fyrir að lagt verði fram frumvarp þessa efnis á Alþingi í haust. Samkvæmt tillögunni er gert ráð fyrir breytingu á vitagjaldi. Í dag greiða aðeins skip yfir 10 BT vitagjald nú er gert ráð fyrir að allir bátar á skrá greiði að lágmarki 5000 kr. í vitagjald. Heildarfjöldi báta á skrá undir 10 BT er um 1600.

Höfnin í Gleðivík næst á dagskrá

Í líkanstöð stofnunarinnar er nú unnið að því að koma upp líkani af höfninni í Gleðivík á Djúpavogi. Gert er ráð fyrir að verkið verði tilbúið fyrir árpúsundamót.

Ársfundur Hafnasambandsins

Dagana 30. september og 1. október 1999 verður 30. ársfundur Hafnasambands sveitarfélaga haldinn í Hafnarborg, Hafnarfirði. Árni Þór Sigurðsson, formaður sambandsins, setur þingið. Ávörp flytja Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra, Magnús Gunnarsson, bæjarstjóri, og Valgerður Sigurðardóttir, formaður hafnarstjórnar.

Auk venjubundinna ársfundarstarfa verður umræða um starf nefndar sem fjallar um framtíðarskipan hafnamála. Gísli Viggósson kynnir upplýsingakerfið um veður og sjólag. Í pallborðsumræðum taka þátt Árni Mathiesen, sjávarútvegsráðherra, Höskuldur Ólafsson frá Eimskip og Sveinn H. Hjartarson frá LÍÚ. Már Sveinbjörnsson framkvæmdastjóri Hafnarfjarðarhafnar stýrir umræðum.



Brimvarnargarður hannaður fyrir Norðmenn

- E. Phil & Søn / Ístak átti lægsta tilboð



Sumarið 1998 komu fulltúar frá Kystverket í Noregi í heimsókn til Siglingastofnunar (SÍ) til að kynna sér gerð brimvarnargarða, einkum bermigarða.

Í framhaldi af þessari ferð var ákveðið að Siglingastofnun tæki að sér hönnun og ölduhæðarrannsóknir á nýjum bermigarði á suðvesturströnd Noregs.

Leiðandi aðili í heiminum

Ástæða þess að leitað var til Siglingastofnunar er sú reynsla sem hún býr yfir við hönnun bermigarða en Norðmenn telja Siglingastofnun vera leiðandi aðila á heimsvísu á þessu sviði. Yfir 20 slíkir garðar hafa verið hannaðir og byggðir hér á landi frá 1983 og er það um helmingur þeirra bermigarða sem hafa verið byggðir í veröldinni.

Aðrir aðilar sem koma að verkefninu eru: Háskólinn í Þrándheimi, SINTEF, sem annaðist líkantilaunir af Sirevåg-höfn, ráðgjafarfirmið Norconsult, sem annaðist útboðsgögn, og Jarðfræðistofan Stapi sem vann að grjótnámsrannsóknunum. Fyrir hönd Siglingastofnunar hafa verkfræðingarnir Gísli Viggósson, Sigurður Sigurðarson og Ingunn Jónsdóttir unnið að verkinu.

Í febrúar sl. var gerður ramma-samningur milli Siglingastofnunar og Kystverket um að SÍ veiti ráðgjöf varðandi hafnaáætlanir og hafnafrákvæmdir, bermigarða og aðrar frákvæmdir við hafnir og strendur.

Bermigarðurinn verður staðsettur fyrir utan lítið fiskiþorp, Sirevåg, sunnan við Stavanger. Höfnin er mjög opin fyrir vestlægum vindum og öldu úr Norður-sjónum.

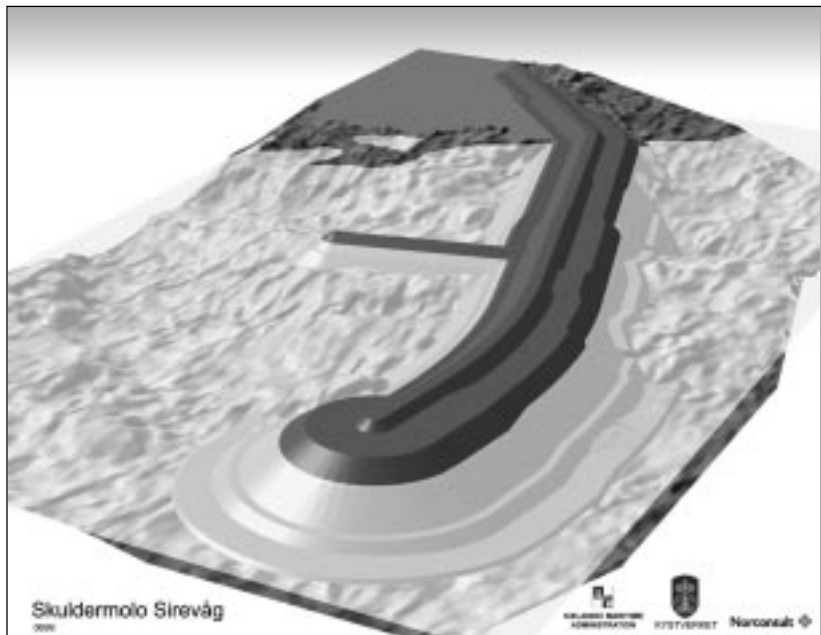
Samkvæmt niðurstöðum ölduhæðar-reikninga SÍ og öldumælinga síðastliðinn vetur miðast hönnunarálág við 7 m kenniöldu. Til að hægt sé að byggja bermigarð sem uppfyllir kröfur SÍ til stöðugleika þarf stórgrýtið í ystu kápu að vera milli 20 til 30 tonn. Það þýðir að beita þarf stærstu jarðvinnutækjum sem völ er á.

Hönnun bermigarðs ræðst að verulegu leyti af gæðum stórgrýtis og möguleikum á að fá stórar blokkir úr grjótnámum.

Jarðfræðistofan Stapi var fengin til að kanna hvort hægt væri að finna stórgrýti sem uppfyllti kröfur SÍ. Boraðar voru kjarnaholur víðs vegar um klappirnar. Niðurstöður rannsókna Stapa á námum var að hægt er að fá nægjanlegt magn af stórgrýti sem uppfyllir gæðakröfur. Til að vinna allt efnið þarf að opna námu við

langur og verður að hluta til byggður á klöpp með breytilegu dýpi (3-22 m) en garðendinn á sandbotni með 18 m dýpi.

Fulltrúar frá Kystverket og ráðgjafarfirmið Norconsult voru í heimsókn hér á landi í september og kynntu sér m.a. bermigarða í Helguvík, Keflavík, Bolungarvík og á Hornafirði.



Tölvulíkan af fyrirhuguðum brimvarnargarði í Noregi

bermigarðinn, aðra sem er gegnt garðinum og þá þriðju sem er í um 2ja km fjarlægð. Mikinn hluta af efninu þarf að flytja sjóleiðis.

Þrisvar sinnum stærri en í Bolungarvík Siglingastofnun hefur skilað skýrslu um öldurrannsóknir og aðra um hönnun og verklýsingu fyrir bermigarðinn.

Við hönnun garðsins er leitast við að hafa hann eins stöðugan og kostur er. Það er gert með því að hafa stærsta grjótið þar sem áraunin er mest. Þannig nær stærsta grjótið 20 - 30 tonn niður á 1 m dýpi. Áraunin minnkar eftir því sem neðar dregur og nær 10 - 20 tonna grjót frá 1 m dýpi niður á 7 m dýpi. Frá 7 til 12 m dýpi er 4 - 10 tonna grjót. Undir stórgrýtinu er 1 - 4 tonna grjót.

Í garðinn fara um 640.000 rúmmetrar af sprengdu efni, þar af helmingur stórgrýti yfir 1 tonn. Til samanburðar fóru 200.000 rúmmetrar í brimvarnargarðinn í Bolungarvík. Garðurinn verður 500 m

Niðurstöður útboðs

Áður en verkið var boðið út var viðhaft forval. Sex verktökum var boðið að bjóða í verkið, fjórum norskum (AF Spezialprosjekt, NCC Eeg-Henriksen, Selmer og Veidekke) og Suðurverki og E. Phil & Søn/Ístaki. Tveir síðastnefndu verktakar-nir hafa mikla reynslu á þessu sviði.

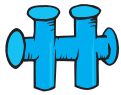
Tilboð í verkið voru opnuð 22. september 1999. Engin kostnaðaráætlun lá fyrir. Fyrirtækið E. Phil & Søn / Ístak bauð lægst eða 678 milljónir króna. Sjá nánar töflu á bls. 6.

Gert er ráð fyrir að vinna við verkið hefjist í desember nk. og eigi að ljúka í desember 2001.

Siglingastofnun og Jarðfræðistofan Stapi munu aðstoða við eftirlit með framkvæmdunum með reglulegum heimsóknunum meðan á framkvæmdum stendur.



Aukið öryggi í hættulegri innsiglingu - stærsti áfangi í 60 ára sögu Grindavíkurhafnar



Framkvæmdir við innsiglinguna til Grindavíkurhafnar eiga sér 60 ára sögu og nú í lok sumars var lokið við stærstu framkvæmdir sem þar hafa átt sér stað.

Mikið frumkvöðlastarf var unnið árið 1939 þegar hafist var handa við að grafa skipngengan skurð í gegnum grandann. Aðeins hökum og skóflum var beitt og mikið þrekvirki unnið af þeim mönnum sem áttu í hlut. Þeir lögðu grundvöllinn að nútímahafnargerð í Grindavík.

Innsiglingin til Grindavíkurhafnar hefur löngum þótt torsótt þótt ýmsar úrbætur hafi verið gerðar í árunna rás. Frá 1939 hefur rennan verið dýpkuð nokkrum sinnum, hafnaraðstaðan bætt, úrbætur gerðar í innsiglingu, ýmsar mælingar og rannsóknir gerðar, m.a. í Kaupmannahöfn 1973-1974 þegar líkan var gert af höfninni og innsiglingunni.

Ein af 10 stærstu

Grindavíkurhöfn er ein af 10 stærstu fiskihöfnum landsins. Á síðustu árum hafa fiskiskip í Grindavík farið stækkandi eins og í öðrum höfnum. Erfiðar aðstæður eru í höfninni og í innsiglingunni, sem setja útgerð stærri skipa hömlur. Höfnin er opin móti suðvestan- og sunnanöldu og innsiglingarrenna er þröng.

Umræður um úrbætur á innsiglingunni hafa aukist á undanförmum árum. Á árinu 1996 var unnið að 1. áfanga að stækkun fyrir stór skip þegar 30 m breið renna með 7 m dýpi var sprengd og grafin frá Eyjagarði að Sviragarði og klapparhöft og hólar voru fjarlægðir með sprengingum úr Ósrennuni.

Undirbúningur að líkantilrauninni hófst haustið 1994 þegar upplýsingakerfi var sett upp í Grindavíkurhöfn. Þá var öldudúfl lagt út suður af innsiglingunni og veðurstöð ásamt sjávarfallamæli komið fyrir á Miðbakka og þessar upplýsingar þaðan gerðar aðgengilegar á hafnarskrifstofu. Gerðar voru öldu-sveigjumælingar af hafi inn að innsiglingu þar sem líkanið tók við. Haustið 1993 og veturinn 1996 var dýpi mælt í innsiglingunni og höfninni. Einnig hafa frekari botnrannsóknir farið fram.



Gröfufleki Skanska Dredging er sá stærsti sinnar tegundar í Evrópu. Höpsnesviti í baksýn.

Haustið 1995 var gert líkan af innsiglingunni og höfninni og unnið við það fram á haust 1996. Á þessum tíma myndaðist reynslubanki um það hvenær innsiglingin lokast mismunandi stærðum skipa.

Bein innsiglingarrenna

Kannaðar voru úrbætur á núverandi innsiglingu og möguleiki á beinni innsiglingarrennu. Tillögur Siglingastofnunar að loknum tilraunum voru þær að gerð yrði bein siglingarrenna frá hafnarmynni og út að 10 m dýpi. Til að stytta sem mest brimsiglingu og til að draga úr þörf á dýpkun í innri hluta innsiglingarinnar er gert ráð fyrir að byggja brimvarnargarða beggja vegna innsiglingarinnar. Siglingarrennan innan ytri garðanna verður um 400 m löng, 35 m breið og með 7 m dýpi á fjöru. Siglingarrennan frá ytra hafnarmynni að Sundboðanum er um 150 m löng og um 70 m breið. Dýpið eykst á þeim hluta úr 7,0 m í 9,5 m við Sundboðann. Ysti hluti siglingarrennunnar sem er um 330 m að lengd út að 10 m dýpi er 70 m breið með 9,5 m dýpi. Heildarlengd beinu innsiglingarinnar er 900 m og þar af brimsigling um 400 m.

Stærsta verkefnið á hafnaáætlun

Lokaáfangar úrbóta við innsiglinguna til Grindavíkur er stærsta einstaka verkefnið

á hafnaáætlun 1999-2002, þ.e. dýpkun í gegnum Sundboðann og bygging brimvarnargarðs. Dýpkunin var boðin út í byrjun ársins. Verkið fólst í því að dýpka 500 m langa og 70 m breiða rennu niður á 9,5 m dýpi. Svæðið er 33.500 m² að flatarmáli, að mestu leyti klöpp sem þurfti að sprengja. Grjótmagn sem flutt var í burtu var um 200.000 m³.

Um lokað útboð var að ræða og gátu 7 verktakar skilað inn tilboði að loknu forvali. Verktakafyrirtækið Skanska Dredging bauð lægst, tæpar 404 m.kr. eða 88,5% af kostnaðaráætlun.

Gengið var til samninga við fyrirtækið í framhaldinu. Við hafnaáætlun var gert ráð fyrir að unnið yrði við dýpkun fram á árið 2000 en þar sem vélakostur fyrirtækisins var svo öflugur tókst að ljúka verkinu einu ári á undan áætlun og var áfanganum fagnað við hátíðlega athöfn 9. september sl.

Þegar lokið verður við að setja upp leiðarmerki verður innsiglingin formlega opnuð fyrir skipum.

Seinni hluti úrbótanna, gerð brimvarnargarða, er á dagskrá árin 2001 og 2002. Áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdirnar er áætlaður um 662 m.kr.



Niðurstöður útboða

Nokkur þenslumerki að sjá í niðurstöðum

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
02.06.99	Stykkishólmur - Hafskipabryggja, styrking landgangs	9.926.000,-	8.922.300,-	90	Skipavík hf.	2
08.06.99	Vestmannaeyjar - Friðarhafnarkantur	9.841.000,-	10.711.100,-	109	Vélaþjónusta Þórðar	2
09.06.99	Skeggjastaðahreppur - Vatnslögn	1.628.750,-	1.513.600,-	93	Íðufell ehf.	2
15.06.99	Eskifjörður - Bræðslubryggja	8.676.025,-	10.420.950,-	120	Þorsteinn Bjarnason	2
24.06.99	Hrísey - Lenging á Norðurgarði	20.160.000,-	15.661.000,-	78	Eyjólfur Þ. Jónsson	6
10.08.99	Dalvík - Norðurgarður, stálþil	23.213.180,-	26.189.500,-	113	Guðlaugur Einarsson ehf.	6
10.08.99	Ólafsfjörður - Stálþil og þekja - A-hluti	38.338.750,-	42.341.700,-	110	Guðlaugur Einarsson ehf.	3
10.08.99	Ólafsfjörður - Stálþil og þekja - B-hluti	33.618.750,-	41.478.900,-	123	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	5
17.08.99	Akureyri - Fiskihöfn, stálþil	35.223.210,-	31.965.343,-	90	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	5
09.09.99	Flatey á Breiðarfirði - Viðgerð á ferjubryggju	5.253.775,-	5.631.300,-	107	Skipavík, Stykkishólmi	2
23.09.99	Eskifjörður - Bræðslubryggja, kantur og þekja	8.654.725,-	8.847.585,-	102	Gunar Þór Árnason.	4

Umburðarbréf

Kynnið ykkur starfsreglur skipaskoðunarmanna

Hér að neðan er listi yfir umburðarbréf frá 1998. Þau hafa að geyma starfsreglur fyrir skipaskoðunarmenn. Um er að ræða leiðbeiningar, túlkun á reglum og aðrar upplýsingar sem skoðunarmenn

þurfa á að halda umfram lög og reglur. Neðangreind umburðarbréf eru ætluð til almennrar dreifingar. Á vefsetri stofnunarinnar, www.sigling.is, er yfirlit um öll gild umburðar-

bréf. Óskum um að fá umburðarbréf send skali beint til Siglingastofnunar Íslands, Vesturvör 2, 200 Kópavogi, sími: 560 0000, fax: 560 0060 eða sigling@sigling.is.

Heiti

Innflutningur - Fiskiskip (einnig á ensku)
 Innflutningur báta með mestu lengd allt að 15 metrum (einnig á ensku)
 Gegntök rafbúnaðar
 Merking rafbúnaðar
 Skemmtibátar með mestu lengd 2,5 - 24 metrar
 Handdælur í bátum styttri en 15 metrar
 Flotvinnubúningar/björgunarúningar um borð í bátum styttri en 12 metrar
 Mælingar skipa með mestu lengd allt að 15 m sem búin eru skutgeymi og/eda veltikjölum
 Prófunar- og viðurkenningarkröfur fyrir losunar- og sjósetningarbúnað gúmmibjörgunarbáta
 Staðsetning losunar- og sjósetningarbúnaðar
 Verklagsreglur við aðalskoðun vegna losunar- og sjósetningarbúnaðar
 Flotvinnubúningar/björgunarúningar um borð í bátum styttri en 12 metrar

Nr. Flokkun

003/98 3.1.4.2.
 004/98 3.1.4.3.
 009/98 5.4.9.2.
 010/98 5.4.3.2.
 001/99 3.1.4.4.
 002/99 5.2.2.3.
 003/99 6.1.2.4.
 004/99 3.2.1.1.
 008/99 6.1.6.1.
 009/99 6.1.6.2.
 010/99 6.1.6.3.
 011/99 6.1.2.5.

Lög og reglur

Breytingar á reglum um smíði og búnað báta undir 15 m

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
20.05.99	Rgl um breytingu á rgl um viðurkenningu flokkunarfélaga vegna eftirlits með skipum, 153/1994	364/1999	2.2.5.6.	20.05.99
26.05.99	Rgl um breytingu á rgl um sjón, heyrn og heilbrigði skipstjórnarmanna..., 304/1993	385/1999	7.2.4.	26.05.99
26.05.99	Breytingar á reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, 592/1994	398/1999	2.2.1.2.	26.05.99
02.07.99	Breytingar á reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, 592/1994	489/1999	2.2.1.2.	02.07.99
16.07.99	Rgl um varnir gegn mengun sjávar vegna eittraða efna í fljótandi formi sem flutt eru í geymum skipa	527/1999	4.2.20.	16.07.99
27.07.99	Auglýsing um gildistöku ákvæða um losunar- og sjósetningarbúnað gúmmibjörgunarbáta	522/1999	2.2.3.1.	27.07.99

Bermigarður í Noregi


E. Phil & Søn / Ístak bauð lægst

Tilboð í byggingu bermigarðs fyrir utan Sirevaghöfn í Noregi voru opnuð 22. september 1999, sbr. bls. 4.

Heiti	Fjárhæð í nkr.	ísl. kr.
1. E. Phil & Søn / Ístak	73,7 m.nkr.	678 m.kr.
2. AF Spesialprosjekt	79,8 m.nkr.	734 m.kr.
3. Selmer	97,2 m.nkr.	894 m.kr.
4. Veidekke	106,0 m.nkr.	975 m.kr.
5. Suðurverk	107,4 m.nkr.	988 m.kr.
6. NCC Eeg-Henriksen	111,1 m.nkr.	1022 m.kr.

Engin kostnaðaráætlun lá fyrir.

Byssumenn til vandræða

 Eftirlitsferð starfsmanna Ívitasviðs á Reykjanesvita (aukavita) í sumar tóku þeir eftir að skotið hafði verið með haglabyssu á hurðalæsinguna. Því miður er þetta ekki einsdæmi. Vitabyggingar virðast oft vera skotmörk byssumanna á ferð um víðerni Íslands.



Stuttar fréttir

Nýtt afl í slysavörnum

Nýtt félag á gömlum grunni

Laugardaginn 2. október 1999 verður Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landsamband björgunarsveita, stofnað en þá sameinast formlega Slysavarnafélag Íslands og Landsbjörg, Landsamband björgunarsveita. Siglingastofnun Íslands óskar hinu nýja félagi velfarnaðar og væntir góðs samstarfs í framtíðinni um sameiginleg baráttumál.

Nýskipan í hafna- og siglingaráð

Að loknum alþingiskosningum valdi ráðherra, eins og lög kveða á um, fulltrúa sína í hafna- og siglingaráð. Í hafnaráði urðu þær breytingar að Sigríður Finsen og Einar K. Guðfinnsson tóku sæti Þorsteins Vilhelmssonar og Sturlu Böðvarssonar. Í siglingaráð kom Ásbjörn Óttarsson í stað Svavars Magnússonar.

Áhugi erlendis

Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag hefur vakið athygli erlendis. Nýjasta dæmi um áhuga erlendra aðila er fyrirspurn írska sjávar- og auðlindamálaráðuneytisins. Áður hafa norsk yfirvöld lýst yfir áhuga að setja upp sambærilegt kerfi hjá sér.

Að sögn Gísla Viggóssonar, forstöðumanns rannsókna og þróunar hjá Siglingastofnun, hafa Írar lýst yfir áhuga sínum á að koma hingað til lands og kynna sér kerfið með hugsanlega uppsetningu á Írlandi í huga.

Á síðustu misserum hefur kerfið verið kynnt á alþjóðavettvangi, m.a. hjá IMO og IALA (alþjóðasamtök vitastofnana).

Siglingadagur 1999

Á ári hverju efnir Alþjóðasiglingamálastofnunin, IMO, til sérstaks alþjóðlegs siglingadags (World Maritime Day). Í ár eru aðildarríki hvött til að skipuleggja viðburði af þessu tilefni í vikunni 27. september til 1. október 1999. Engin dagskrá er skipulögð á Íslandi þetta árið. Markmið IMO er að hvetja til umræðu um siglingar, öryggismál sjómanna og mengun hafanna í aðildarríkjum IMO. Þema þessa árs er IMO og hið nýja árþúsund (IMO and the New Millennium). Nánari upplýsingar er að finna á heimasíðu IMO, www.imo.org.

Kynning á starfsmönnum

Skipaskoðun, bækur og skjöl

Tveir nýir starfsmenn hafa komið til liðs við stofnunina á undanförunum mánuðum. Skúli R. Þórarinnsson, vélfræðingur og umdæmisstjóri í nýju útibúi á Suðurnesjum hóf störf í júní. Í september hóf Ómar Sveinsson, bókasafns- og upplýsingafræðingur, störf hjá stofnuninni. Einnig er Páll Hjartarson, skipatekni-fræðingur, kynntur til sögunnar.

Páll Hjartarson, verkefnastjóri á aðalskrifstofu skoðunarviðs. Fæddur í Strandasýslu 11. desember 1938. Páll lauk prófi í skipatekni-fræði frá Odense Teknikum 1968. Hann kom til starfa hjá Siglingamálastofnun 1972 og hefur starfað hjá stofnuninni síðan.



Skúli R. Þórarinnsson, umdæmisstjóri skoðunarviðs í Keflavík. Fæddur 11. ágúst 1954 í Reykjavík. Skúli lauk 4. stigi í Vélaskóla Íslands 1979 og er með atvinnu-



réttindaskírteini vélfræðinga VFI. Hefur auk þess lokið 30 tonna skipstjórnarréttindum og meiraprófs- og vinnuvélanámskeiði. Áður en Skúli kom til starfa hjá Siglingastofnun í júní 1999 vann hann um 13 ára skeið í Olíustöðinni í Helgúvík. Skúli er í sambúð með Hrafnhildi Jónsdóttur sjúkraliða og eiga þau tvö börn.

Ómar Sveinsson, bókasafns- og upplýsingafræðingur. Fæddur á Egilsstöðum 14. júlí 1957. Lauk prófi frá Loftskleytaskóla Íslands 1978. Útskrifaðist úr bókasafns- og upplýsingafræði frá HÍ 1998. Ómar var til sjós 1978-1984 en hóf störf hjá Pósti og síma 1984 og síðastliðin 10 ár vann hann við alþjóðaflugradióþjónustuna í Gufunesi. Ómar hóf störf hjá Siglingastofnun í september 1999. Hann er í sambúð með Guðrúnu Sigríði Jósefsdóttur, flugfjarskiptamanni.



Knarrarósviti



Staður: Austan við Stokkseyri. Byggður 1939. Ljósvisi, rafveita. Hæð 25 m. Ljóshæð 30 m. yfir sjó. Vitavörður: Sigurður Pálsson, Baugsstöðum Ljósmyndari: Kristján Maack.

VEÐUR OG SJÓLAG

sigling.is
902-1000



El Grillo bauja



Í sumar var komið fyrir nýrri bauju í Seyðisfirði sem varar við flaki El Grillo, bresks oliubirgðaskips, sem sökkt var 10. febrúar 1944. Myndin er tekin um borð í varðskipinu Óðni.

SJÓMENN OG ÚTGERÐARMENN!



Búnaðinn um borð!

Nýjar reglur um losunar-
og sjósetningarbúnað
gúmmíbjörgunarbáta
hafa öðlast gildi.



SIGLINGASTOFNUN