



Til sjávar

1. tbl. 2. árg. mars 1998

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Reglur um stöðugleika

2

Öryggi fiskiskipa

3

Vitavörðum fækkar enn

4

Hleðsla skipa

5

Hafnabóta-sjóður 1997

6

Útboðsmál 1998

7

Starfsmenn á hafnasviði

Nýjar reglur um stöðugleika fiskiskipa

Lokið er einum verkþætti í átaksverkefni sem sett var af stað í apríl 1997 um stöðugleika íslenskra fiskiskipa með útgáfu á tveimur reglugerðum varðandi stöðugleikakröfur.

Reglur um stöðugleika fiskiskipa eru flokkaðar í tvo flokka: Annars vegar reglur fyrir fiskiskip, 15 metra að lengd og lengri sem tóku gildi árið 1975. Hins vegar reglur fyrir báta með mestu lengd allt að 15 metrum, sem tóku gildi árið 1985. Þessar reglur halda gildi sínu en þeim er breytt með hinum nýju reglugerðum, sem eru nr. 54/1998 og 55/1998.

Helstu breytingar sem nýju reglugerðirnar hafa í för með sér eru eftirfarandi:

1. Stöðugleikakröfur til gamalla skipa

Siglingastofnun er heimilt að krefjast hallaprófunar og stöðugleikagagna fyrir skip, sem smíðuð voru fyrir gildistöku stöðugleikareglna (1975/1985). Siglingastofnun er jafnframt heimilt að krefjast sérstakra stöðugleikamarka fyrir þessi skip, en þau skulu þó að lágmarki uppfylla ákveðin stöðugleikamörk, sem tilgreind eru í reglugerðunum. Þá er Siglingastofnun heimilt að takmarka farsvið og skilyrða notkun þessara skipa.



Líkan af vertíðarbáti sem er notað í rannsóknarverkefni um stöðugleika fiskiskipa.

2. Breytingar á skipum

Breytingar á skipum, sem smíðuð voru fyrir gildistöku stöðugleikareglna (1975/1985), eru óheimilar, nema stöðugleiki þeirra eftir breytingu aukist frá því sem hann var fyrir breytingu. Ef breytingin telst meiri háttar, svo sem ef gerð er breyting á bol skips, sem áhrif hefur á hydrostatiskar boglinur eða jafnhallaboglinur, er hún óheimil, nema stöðugleiki eftir breytinguna uppfylli stöðugleikamörk í reglunum.

3. Frestur fyrir skip sem smíðuð voru eftir gildistöku stöðugleikareglna

Siglingastofnun er heimilt að veita skipum, sem smíðuð voru eftir gildistöku stöðugleikareglna (1975/1985) og uppfylla ekki stöðugleikakröfur skv. þeim reglum, tímabundna undanþágu

frá þeim kröfum. Hins vegar er óheimilt að veita slíka undanþágu skipum, sem eru smíðuð eða innflutt eftir 31. desember 1997 eða sæta breytingum eftir þann tíma. Undanþágan er háð því skilyrði að uppfyllt séu tiltekin lágmarksstöðugleikamörk. Undanþágan gildir til þess tíma er haffærisskírteini rennur út eftir 31. desember 1999. Eftir þann tíma fellur undanþágan niður og skal útgáfa haffærisskírteinis til skipa, sem slíka undanþágu hafa fengið, vera háð því að uppfylltar séu allar stöðugleikakröfur skv. reglum. Þá er Siglingastofnun heimilt að takmarka farsvið og skilyrða notkun þeirra skipa sem fá slíka undanþágu.

Sjá nánar töflu á bls. 6

Skipa- og bátaskrá 1998

Nokkur fækkun varð í báta- og skipaflota Íslendinga frá síðasta ári. Nýsmíðar hafa ekki verið færri frá árinu 1952. **sjá bls. 3**

Breytingar á vitavörslu

Nú er aðeins einn vitavörður starfandi sem hefur vitavörslu að aðalstarfi og býr jafnframt á staðnum eftir að starf vitavörðar á Reykjanesi var lagt niður. **sjá bls. 3**



Frá forstjóra

Stöðugleiki fiskiskipa

Fyrir ári síðan ákvað samgönguráðherra í samráði við Siglingastofnun að ýta úr vör átaksverkefni um stöðugleika fiskiskipa. Markmið verkefnisins var aukið öryggi við fiskveiðar. Verkefnið var brotið niður í þrjá þætti; afla stöðugleikagagna fyrir öll þilfarsfiskiskip, endurskoða reglur um stöðugleika og verklag við eftirlit og efla kynningu og fræðslu um stöðugleika.

Fyrsti verkþátturinn er vel á veg kominn. Öðrum verkþættinum lauk með útgáfu tveggja reglugerða í janúar síðastliðnum. Helstu nýmæli eru að ákvæði um stöðugleika ná nú til allra þilfarsfiskiskipa. Nýju reglur ná þannig einnig til skipa lengri en 15 metra, sem smíðuð voru fyrir árið 1975 og skipa styttri en en 15 metra sem smíðuð voru fyrir árið 1985. Gerð er krafa um að gömlu skipin uppfylli ákveðin lágmarksmörk og að stöðugleiki þeirra verði aukinn til jafns við ný skip ef þau gangast undir meiri háttar breytingar.

Siglingastofnun vill þakka fyrir jákvæð viðbrögð útgerða- og sjómanna við stöðugleikaátakinu en nær undantekningalaust var brugðist vel við þegar óskað var eftir stöðugleikagögnum um gömlu skipin. Við væntum þess að átakið skili sér í auknu öryggi sjófarenda og mun stofnunin halda áfram að vinna að ýmsum tengdum verkefnum. Þar má nefna rannsóknarverkefni sem miðar að því að kanna samspil sjólags og stöðugleika fiskiskipa og upplýsingarit um hvernig hléðslu báta skuli háttáð.

Vitavarsla í 120 ár

Tækniframfarir hafa nú leitt til þess að fast starf vitavörðar við Reykjanesvita hefur verið lagt af. Starf þetta var það fyrsta sem íslensk stjórnvöld stofnuðu til á sviði siglingamála. Fyrsti vitavörðurinn, Arnbjörn Ólafsson, hóf störf þann 1. desember 1878 þegar kveikt var á gamla Reykjanesvitanum í fyrsta skipti. Þrettán menn gegndu vitavörðarstöðunni þessi 120 ár, síðast Pétur Kúld Ingólfsson sem lætur nú af störfum fyrir aldurs sakir. Í framtíðinni verður vitavörslunni sinnt með öðrum hætti. Hér hafa því orðið ákveðin kaflaskil í sögu stofnunarinnar og siglingamála á Íslandi.

Ný tilskipun um öryggi fiskiskipa

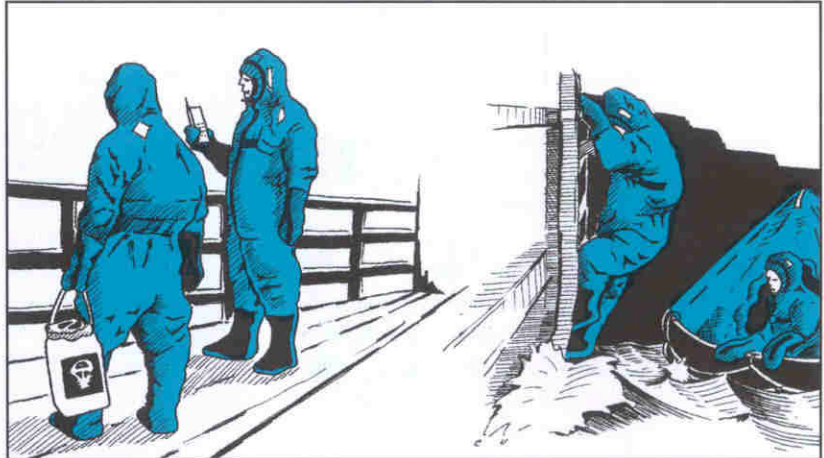
Tekur gildi 1. janúar 1999

Nýlega var gefin út tilskipun Evrópusambandsins nr. 97/70 um öryggi fiskiskipa. Tilskipunin byggir á ákvæðum svokallaðrar Torremolinos-bókunar frá 1993 en það er alþjóðasamningur um öryggi fiskiskipa. Tilskipunin kemur til framkvæmda á öllu EES-svæðinu, þ.á m. Íslandi, um næstu áramót

kröfu um að halda skuli báta- og brunaæfingar um borð í sérhverju fiskiskipi a.m.k. einu sinni í mánuði.

Hafnarrikiseftirlit

Í tilskipuninni er ákvæði um svokallað hafnarrikiseftirlit. Með þessu ákvæði fá hafnarrikisyrfirvöld heimild til að gera



Frá og með 1. janúar 1999 ber að halda æfingar um borð í fiskiskipum a.m.k. einu sinni í mánuði.

og mun ná til eftirfarandi flokka fiskiskipa sem eru 24 m að lengd og lengri:

- Fiskiskip sem eru skráð hjá einhverju EES-riki.
- Fiskiskip sem stunda veiðar innan lögsögu einhvers EES-rikis.
- Fiskiskip sem landa eigin afla í höfn einhvers EES-rikis.

Æfingar í hverjum mánuði

Í tilskipuninni eru fjölmörg atriði er lúta að öryggi fiskiskipa. Fyrirferðarmest eru þó ákvæðin um smíði og búnað, þ.á m. björgunarbúnað, fjarskiptabúnað og siglingatæki. Tilskipunin gildir aðallega um ný fiskiskip, þ.e. skip sem verða smíðuð frá og með 1. janúar 1999. Nokkur ákvæði ná þó einnig til gamalla skipa en það eru einkum kröfur til fjarskiptabúnaðar og siglingatækja. Þau ákvæði sem hafa sennilega mest áhrif hérlandis eru ákvæðin um hjálfun og æfingar. Þessi ákvæði ná til bæði nýrra og gamalla fiskiskipa. Sem dæmi má nefna

skyndiskoðanir um borð í erlendum fiskiskipum sem koma til hafnar í einhverju EES-landi. Slíku eftirliti er beint að atriðum sem krafist er samkvæmt tilskipuninni. Þó svo að hafnarrikiseftirlitinu verði aðallega beint að atriðum er varða smíði og búnað er einnig ætlunin með því að kanna hvort æfingar séu haldnar. Ef í ljós kemur, við hafnarrikiseftirlit, að einhverjum atriðum um borð er áfátt geta hafnarrikisyrfirvöld krafist úrbóta, beitt sektarákvæðum og jafnvel lagt farbann á viðkomandi skip.

Ný reglugerð

Siglingastofnun vinnur nú að reglugerð með hliðsjón af umræddri tilskipun. Stefnt er að gildistöku hennar þann 1. janúar 1999 þ.e. á sama tíma og tilskipunin kemur til framkvæmda. Fyrirhugað er að gefa reglugerðina út seinni hluta nk. sumars en Siglingastofnun hyggst, um svipað leyti, gera grein fyrir henni í þessu fréttabréfi.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.

Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.

Vesturvör 2, 200 Kópavogi.

Sími: 560 0000

Brefasími: 560 0060

Heimasíða: <http://www.sigling.is/>

Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)

Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.

Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.

Efni tilbúið í prentsmiðju 9. mars 1998.

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

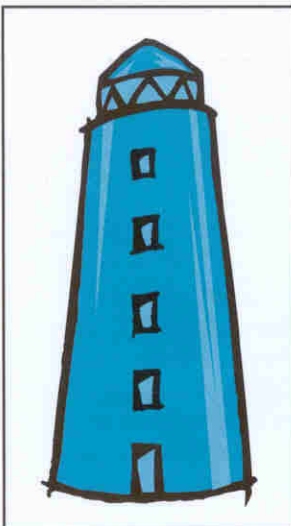


Vitamál

Búseta við Reykjanesvita leggst af eftir nær 120 ár

Í huga margra er starf vitavörðarins helgað lákveðnum ljóma og dulúð. Margir þjóðkunnir menn hafa gegnt slíku starfi um lengri eða skemmri tíma. Tækiferin á því að gegna starfi vitavörðar með fasta búsetu við vita í þjóðfélagi nútímans eru hverfandi. Sjálfvirkni vitabúnaðar og hagræðing í rekstri hefur séð til þess. Nú um mánaðamótin febrúar/mars var lagt niður fast starf vitavörðar við Reykjanesvita, elsta vitastað landsins, en þar var byggður viti árið 1878. Þá lét af starfi Pétur Kúld Ingólfsson fyrir aldurs sakir. Í framtíðinni verður vitavarslan með öðrum hætti.

Af 105 ljósvitum sem Siglingastofnun rekur hringinn í kringum landið er nú aðeins einn vitavörður



starfandi með fasta búsetu við vita sem hefur það jafnframt að aðalstarfi. Það er Óskar Sigurðsson á Stórhöfða í Vestmannaeyjum. Engin áform eru uppi um að leggja það starf niður enda sinnir Óskar mikilvægum veðurathugunum og rannsóknum auk vitavörslunnar.

Eftirliti með vitum hefur að sjálfstöðu ekki verið hætt. Því er sinnt af bæði laus- og fastráðnu starfsfólki stofnunarinnar um allt land. Auk þess eru farnar viðhalds- og eftirlitsferðir frá Siglingastofnun. Á tveggja ára fresti er leigt út skip til þess að sinna viðhaldi á baujum og skerjavitum. Alls eru um 20-30 vitar sem ekki er hægt að nálgast frá landi.

Aðalskipaskrá 1. janúar 1998

Skipum og bátum fækkar nokkuð

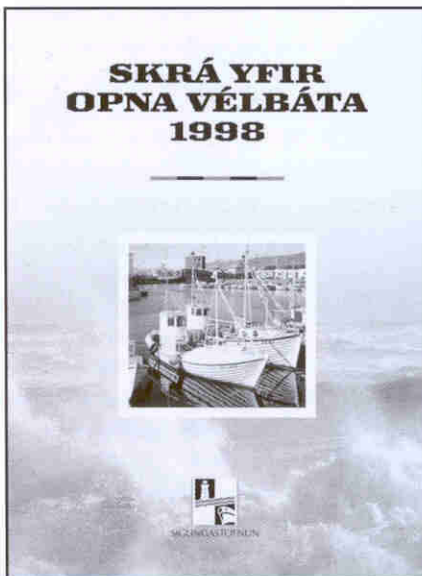
Þann 1. janúar 1998 voru 978 þilfarsskip á aðalskipaskrá Siglingastofnunar og hefur þeim fækkað um 12 frá fyrra ári. Heildarminnkun flotans í brúttótonnum talið er tæplega 10.000 tonn. Bátafloftinn hefur sömuleiðis minnkað. Skráðir opnir bátar þann 1. janúar 1998 voru 1506 en voru 1534 árið 1997. Bátum hefur því fækkað um 28 milli ára og í tonnum talið hefur bátafloftinn minnkað um 88 brúttótonn.

Nýsmíðuðum þilfarsskipum hefur fækkað verulega undanfarin ár. Árið 1987 bættist 91 nýsmíðað skip á skipaskrá en um sl. áramót var aðeins eitt nýtt skip í smíðum og hafa þau ekki verið færri síðan 1952. Elsta þilfarsskipið á skrá er Baldur VE-24, en hann var smíðaður 1930 og elsti opni báturinn er Síldin SH-650, sem var smíðaður 1860.

Þessar upplýsingar er m.a. að finna í árlegum skráum stofnunarinnar Skrá yfir íslensk skip 1998 og Skrá yfir opna vélbáta 1998. Í skránum er að finna grunnupplýsingar um hvert skip/bát, svo sem þyngd, lengdir, vélategund og stærð, smíðastað o.fl. Nýmæli í Skrá yfir íslensk skip eru þau að nú eru birtar upplýsingar um aflvisi, þar sem

hann hefur verið reiknaður, og IMO númer skipa yfir 24 metrar að lengd. Skrá yfir opna báta er einnig talsvert endurbætt.

Skipaskrárnar er hægt að kaupa hjá Siglingastofnun í Kópavogi og í umdæmis-skrifstofum skoðunarsviðs um allt land. Skrá yfir íslensk skip er seld á 2.600 kr. og Skrá yfir opna vélbáta á 2.000 kr.



Skrá yfir opna vélbáta 1998.

Stuttar fréttir

Vopnafjarðarhöfn í líkanstöðina

Rannsóknnum fyrir Hafnarfjarðarhöfn er nú lokið að sinni og er búið að rífa líkanið. Næsta verkefni er líkan af Vopnafjarðarhöfn, þar sem athuguð verður lega á bryggju fyrir loðnulöndun og hvernig hún verður varin fyrir úthafsöldunni. Gert er ráð fyrir að smíði þess verði lokið í apríl.

Skönnun á skipateikningum

Í desember sl. bauð Siglingastofnun út tölvuskönnun á um 25.000 skipateikningum af öllum stærðum sem eru í vörslu stofnunarinnar. Sjö þjóðendur skiluðu tilboðum og var VSÓ Ráðgjöf ehf. með lögsta tilboðið. Samningur hefur nú verið undirritaður og er hann að upphæð 4,6 milljónir kr. Teikningunum verður skilað á geisladiskum og innifalinn er hugbúnaður til að skrá þær og skoða.

Ráðstefna um sjóflutninga og hafnir

Norræn ráðstefna um sjóflutninga og hafnir verður haldin dagana 20. og 21. ágúst á Akureyri á vegum Nordisk Transport Forskning (NTF). Jón Levi Hilmarsson, forstöðumaður hafnasviðs Siglingastofnunar, er formaður undirbúningshóps ráðstefnunnar. Á ráðstefnunni á að fjalla um möguleika og vandamál tengd vöruflutningum á sjó á leiðum innan Norðurlandanna og til Evrópu. Ferðaskrifstofa Íslands mun sjá um útsendingu gagna, skráningu og útvegum á gistingu.

Hafnaáætlun 1999-2002

Gögn varðandi næstu hafnaáætlun hafa nú verið send til hafnarstjórna til umfjöllunar. Þeim sem hafa ekki nú þegar skilað inn tillögum er bent á að gera það sem allra fyrst þannig að vinna við áætlunina tefjist ekki. Hætta er á að ef óskir berast seint verði erfitt að koma þeim að. Skilafrestur er 15. mars.

Samkeppni um hönnun líflínu

Slysavarnarfélag Íslands er 70 ára á þessu ári og af því tilefni hefur verið efnt til samkeppni um hönnun líflínu fyrir smábátasjómenn. Skipuð hefur verið þriggja manna dómnefnd og þar eiga sæti fulltrúar Siglingastofnunar, Landssambands smábátasjómannna og Slysavarnarfélags Íslands. Fulltrúi Siglingastofnunar í nefndinni er Árni Friðriksson.



Rétt hleðsla eykur öryggi



Mikilvægt er að sjómenn geri sér grein fyrir þeim afleiðingum sem ofhleðsla og

ranghleðsla getur haft á stöðugleika. Því miður er alltaf eitthvað um að bátar séu ofhlaðnir.

Hér á árum áður var það töluvert vandamál að menn voru að setja afla á þilfar í stað þess að setja hann í lest. Gert var átak í því að upplýsa menn um mikilvægi þess að hlaða bátana rétt, sem bar nokkurn árangur. Stöðugt þarf þó að vekja athygli á þessum málum.

Það er ekki endilega skortur á þekkingu sjómanna á stöðugleikamálum sem veldur því að bátar eru of- eða ranghlaðnir heldur hafa menn fordæmin til að styðjast við. Þegar á reynir skiptir hins vegar engu máli hvað aðrir eru að gera, spurningin er hvort þú og þitt far kemst í örugga höfn.

Hver bátur hefur ákveðna hámarks-hleðslu sem má undir engum kringumstæðum fara yfir. Hámarkshleðsla er samanlögð þyngd eftirtalinna atriða: Manna um borð, persónulegra muna, eldsneytis og vatns, lauss búnaðar, veiðarfæra og afla.

Höfuðmáli skiptir hvernig afla og veiðarfærum er komið fyrir í bátnum. Hér til hliðar birtum við almennar leiðbeiningar um hleðslu báta sem skipstjórnendur ættu að hafa að leiðarljósi. Einnig viljum við benda mönnum á að lesa hinar almennu varúðarreglur vandlega og umfram allt hafa skynsemi að leiðarljósi við hleðslu báta.

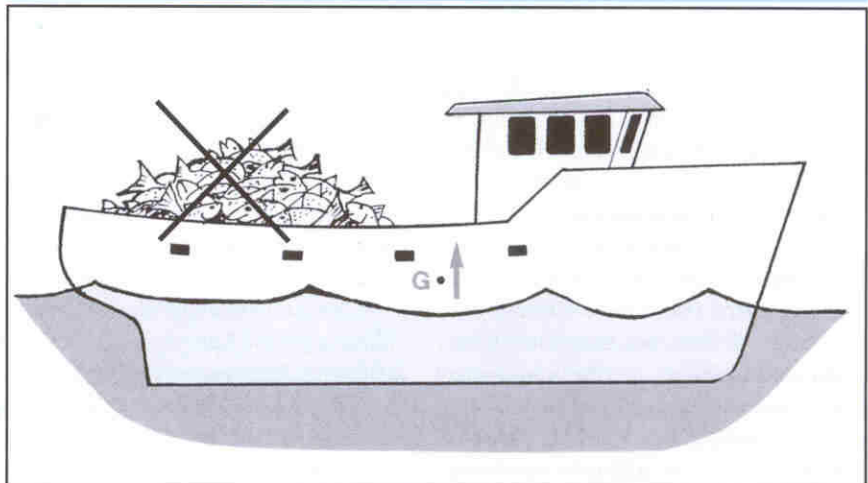
Almennar leiðbeiningar um hleðslu

Fyrirkomulag afla og veiðarfæra

- | | |
|--|----------------|
| A) Afli báts í samræmi við hámarkshleðslu hafður í lest | Í lagi |
| B) Lítil afli á þilfari, veiðarfæri á þilfari og tóm lest | Á hættumörkum |
| C) Mikill afli á þilfari, veiðarfæri á þilfari og tóm lest | Hætta á ferðum |

Almennar varúðarreglur

1. Dyr, lúgur og önnur op þar sem sjór getur runnið inn í bátinn, skulu vera lokað.
2. Veiðarfæri, afli og annar farmur, sem getur kastast til í veltungi, skal vera skorðaður tryggilega, eins neðarlega í bátnum og kostur er.
3. Sjór skal ávallt eiga greiða leið að austuropum.
4. Báturinn skal aldrei hlaðinn meira en fríborð leyfir.
5. Ísingarsvæði skal forðast eins og unnt er, en ef ekki verður hjá isingu komist, skal siglingu hagað þannig að ágjöf verði sem minnst.



Varast ber að hlaða afla á þilfar en það getur raskað stöðugleika báta verulega.

Nýjar reglugerðir

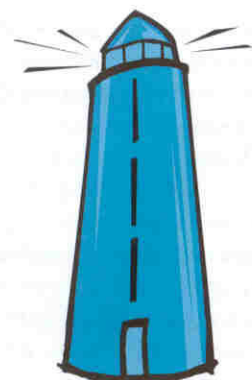
Sjö reglugerðir sem varða starfsemi Siglingastofnunar hafa verið settar frá útgáfu síðasta fréttabréfs.

- Rg. nr. 707/1997 um vitagjald.
- Augl. nr. 2/1998 breytingu á rg. nr. 189/1994 um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa.
- Rg. nr. 23/1998 um breytingu á mengunarvarnarg. nr. 48/1994.
- Rg. nr. 54/1998 um breytingu á reglum um smíði og búnað íslenskra skipa nr. 553/1975.
- Rg. nr. 55/1998 um breytingu á rg. nr. 592/1994 um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m.
- Gjaldskrá nr. 67/1998 fyrir hafnir.
- Rg. nr. 107/1998 um varnir gegn sormpengun frá skipum.

Hafnarstjórnir athugið!

Munið að skila inn upplýsingum vegna hafnaáætlunar 1999-2002. Óskir sem berast of seint eiga það á hættu að komast ekki að við gerð áætlunarinnar.

Skilafrestur er 15. mars





Úthlutanir Hafnabótasjóðs 1997



Þegar þetta er skrifað liggur endanleg rekstrarniðurstaða Hafnabótasjóðs ekki fyrir. Útlit er fyrir að rekstur sjóðsins verði í járnnum. Eigið fé sjóðsins er um 500 milljónir króna og er lausafjárstaðan góð um þessar mundir þar sem stór bráðabirgðalán voru greidd upp á árinu 1997. Samkvæmt hafnaáætlun lækkar greiðsluþátttaka ríkisins úr hámarki 90% í 75% í verkum á árunum 1998 - 2000. Því koma mun fleiri verk til álita við úthlutun 1998 sem líklega leiðir til þess að meira fjármagni verði varið til styrkja. Búast má því við taprekstri á árinu 1998.

Hlutverk Hafnabótasjóðs

Hafnabótasjóður starfar á grundvelli hafnalaga sem kveða nánar á um stjórn hans, hlutverk og rekstur. Auk þess gilda um sjóðinn lög um lánastofnanir. Skv. hafnalögum er ráðherra heimilt að ráðstafa fé hans á eftirgreindan hátt:

1. Veita hafnarsjóðum lán til framkvæmda með hliðsjón af fjárförf í hverju tilviki.
2. Bæta tjón á hafnarmannvirkjum, sem skemmst hafa af völdum náttúruhamfara eða af öðrum óviðráðanlegum orsökum.
3. Veita lán og/eða styrk umfram ríkisframlag til nýrra hafnaframkvæmda sem nema allt að 30% af heildarframkvæmdakostnaði til staða sem eiga við verulega fjárhagsörðugleika að etja vegna dýrrar mannvirkjagerða, fólksfæðar eða annarra gildra orsaka. Styrkir mega aldrei nema meira en 15% af heildarframkvæmdakostnaði og samanlögð aðstoð ríkisins og Hafnabótasjóðs má aldrei fara yfir 90% af framkvæmdakostnaði.

Lán og styrkir á móti fjárveitingu

Hafnabótasjóður úthlutar árlega lánnum og styrkjum á móti fjárveitingu ársins en sl. ár var hún í takt við hafnaáætlun. Reikniliikan er notað til þess að ákveða upphæð styrkja og lána en það tekur mið af ákvæðum hafnalaga eins og næst verður komist. Líkanið styðst við ársreikinga til þess að meta fjárförf en auk þess er horft á aðra þætti s.s. heimahlut pr. íbúa, stærð sveitarfélaga, skuldastöðu o.fl. Styrkir eða lán eru ekki greidd út ef forsendur úthlutanar breytast t.d. ef verki er frestað eða

Lán og styrkir Hafnabótasjóðs 1997*

Höfn	Fjárveiting 1997	Lánveitinga- heimild	Styrk- heimild
Snæfellsbær	12.300	4.750	-
Grundarfjörður	4.600	1.100	-
Stykkishólmur	1.500	400	350
Vesturbyggð	8.300	750	700
Tálknafjörður	1.300	350	300
Bolungarvík	1.300	350	300
Súðavík	13.400	2.300	3.350
Hólmavík	1.500	400	350
Hvammstangi	10.000	2.500	2.500
Blönduós	5.000	1.150	1.100
Hafnasaml. Norðurl.	40.800	4.850	-
Hrisey	5.000	-	1.250
Þórshöfn	30.700	550	600
Bakkafjörður	200	50	50
Vopnafjörður	16.500	2.500	-
Seyðisfjörður	21.200	850	5.300
Sandgerði	45.500	-	2.000
Samtals	206.800	18.100	18.150

* í þús. kr.

ráðist í annað verk með öðru styrkhæfnishlutfalli.

Eins og búast mátti við voru styrkirnir nýttir. Tveir hafnarsjóðir misstu styrkina þar sem skipt var út framkvæmdum með 60% styrkhæfni fyrir framkvæmdir með

það. Nýlega samþykkti ráðherra að lækka lántökugjaldið í 1,3% og vexti af bráðabirgðalánnum í kjörvexti að viðbættu 1% álagi. Kjör sjóðsins eiga nú að vera svipuð og gengur á markaðnum fyrir sambærileg lán.

Tjónastyrkir Hafnabótasjóðs 1997*

Staður	Styrkur	Tjón á
Reykholahreppur	6,5	Landgangi (grjótgarður)
Vesturbyggð	5,2	Oddanum á Patreksf. og grjótg. Bildudal
Grimseyjarhreppur	5,8	Keri og grjótvörn aðalhafnargarði
Stöðvarfjarðarhreppur	0,4	Gömlu bryggjunni
Skeggjastadahreppur	4,5	Aðalhafnargarðinum
Borgarfjarðarhreppur eystri	1,5	Grjótgarði
Öxarfjarðarhreppur	3,9	Bryggju
Samtals	27,8	

* í m.kr.

90% styrkhæfni. Hins vegar var minna um að hafnarsjóðir nýttu sér lántökuréttinn, en það gerðu einungis 5 hafnarsjóðir. Sjóðurinn veitti eitt bráðabirgðalán á móti væntanlegri fjárveitingu sl. ár. E.t.v. hafa kjör Hafnabótasjóðs á sl. ári einhverju ráðið um

Tjónastyrkir

Úthlutanir á tjónastyrkjum voru nálægt áætlunum en fjárhagsáætlun Hafnabótasjóðs fyrir árið 1997 gerði ráð fyrir 30 m.kr. í úthlutanir. Auk þess komu nokkrir áður samþykktir styrkir til greiðslu á árinu.



Niðurstöður útboða og væntanleg útboð



Á árinu 1997 voru útboð á vegum Siglingastofnunar alls 37 en árið 1996 voru þau 40. Auk þess voru sex verk boðin út vegna efniskaupa. Við samanburð á kostnaðaráætlun og tilboðum kemur í ljós að í heildina eru tilboð um 91% af kostnaðaráætlun. Kostnaðaráætlun vegna þessara verka nemur um 1.050 m.kr. en tilboðsfjárhæðin um 955 m.kr. Heildarfrávik frá kostnaðaráætlun er því um 95 m.kr. Niðurstöður útboða eru sem fyrr birtar á heimasíðu stofnunarinnar, www.sigling.is, og þeirra nýjustu er getið hér að neðan.

Væntanleg útboð á næstu mánuðum eru eftirfarandi:

Þekja og lagnir á Faxabryggju á Akranesi
Endurbýgging Steinbryggju í Stykkishólmi
Sjövörn við Fjarðarstræti á Ísafirði
Grjótgarður á Súðavík
Sjóvarnir við Blönduós og Skagaströnd
Lenging Norðurgarðs á Sauðárkróki
Stálþilsbakki á Eskifirði
Grjótgarður við smábátahöfn á Stöðvarfirði
Trébryggja á Höfn í Hornafirði
Stálþil við Friðarhafnarkant í Vestmannaeyjum

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
18.12.1997	Eskifjörður - Landfylling	15.062.259	6.860.220	46%	Rúnar Hákonarson (frávikstilboð)	10
19.12.1997	Skönnun teikninga	5.596.275	4.643.850	83%	VSÓ ráðgjöf (frávikstilboð)	7
05.02.1998	Stykkishólmur - Landfylling	3.644.378	1.769.767	49%	Stefán Björgvinsson, Stykkishólmi	7
19.02.1998	Gerðahreppur - Sjóvarnir 1998	7.270.000	2.850.000	39%	S.E.E.S	2
03.03.1998	Akranes - Sjóvörn	5.100.000	5.428.200	106%	Þróttur ehf.	2
05.03.1998	Djúpvogur - Dýpkun innsiglingar	48.019.606	74.301.000	155%	Hagtak hf.	2

Útgerðarmenn, skipstjórar!

Er haffærisskírteinið að renna út?

Pantið tíma í skoðun með góðum fyrirvara.



Nýjar reglur um stöðugleika fiskiskipa

skv. reglugerðum nr. 54/1998 og 55/1998

Flokkur skipa

Kröfur um stöðugleika

A. Ný og innflutt

Uppfylla stöðugleikakröfur skv. reglum.

B. Smíðuð eftir gildistöku stöðugleikareglna og sæta breytingum

Uppfylla stöðugleikakröfur skv. reglum eftir breytingar.

C. Smíðuð eftir gildistöku stöðugleikareglna en sæta ekki breytingum

Uppfylla stöðugleikakröfur skv. reglum en hafa frest til fyrstu útgáfu haffærisskírteinis eftir 31. des. 1999 ef ákveðin lágmarksskilyrði um stöðugleika eru uppfyllt.* Siglingastofnun hefur heimild til að takmarka farsvið og notkun skipanna.

D. Smíðuð fyrir gildistöku stöðugleikareglna, en sæta ekki breytingum

Siglingastofnun er heimilt að krefjast hallaprófunar og stöðugleikagagna. Krafa er gerð um ákveðin lágmarksstöðugleika.* Siglingastofnun er heimilt að krefjast þess að uppfyllt séu stöðugleikamörk umfram lágmarkskröfurnar svo og að takmarka farsvið og notkun skipanna.

E. Smíðuð fyrir gildistöku stöðugleikareglna og sæta breytingum.

Við breytingar skal stöðugleiki aukast. Eftir meiri háttar breytingar skal stöðugleiki vera skv. reglum.

*Byrjunarmálmíðjuhæðin (GM) skal vera a.m.k. 0,35 m og flatarmálið undir GZ-boglinunni 0°-30° a.m.k. 0,04 m-rad.



Fréttamolar

Sorpdagbók í skip fyrir 1. júlí 1998

Vakin er athygli á því að samkvæmt reglugerð um varnir gegn sorpmengun frá skipum skal vera til sorpdagbók um borð í sérhverju skipi, sem er 400 brúttótonn eða stærra, og í sérhverju skipi, sem er skráð til að flytja 15 manns eða fleiri. Þetta gildir frá og með 1. júlí nk. Sorpdagbókina er hægt að kaupa hjá Siglingastofnun.

Lánakjör Hafnabótasjóðs

Nýlega samþykkti samgönguráðherra breytt lánakjör Hafnabótasjóðs. Vextir sjóðsins taka áfram mið af vegnu meðaltali vaxtakjara eins og þeir eru tilkynntir af Seðlabanka Íslands. Vextir af vísitölubundnum lánum: kjörvextir + 1%. Vextir af óverðtryggðum lánum: kjörvextir + 1%. Samkvæmt þessu eru vaxtagjöld sjóðsins eftirfarandi: Af vísitölutryggðum lánum 7,2%. Af óverðtryggðum lánum 10,2%. Lántökugjald er 1,3%.

Framtíðarskipan hafnamála

Í framhaldi af Hafnasambandsþingi sem haldið var í október sl. ákvað Hafnasambandið að setja á fót nefnd sem hefði það hlutverk að fjalla um framtíðarskipan hafnamála. Í nefndina voru skipaðir: Gisli Gíslason, bæjarstjóri á Akranesi, Einar Njálsson, bæjarstjóri á Húsavík, Gunnlaugur Júlíusson, sveitarstjóri á Raufarhöfn, Hannes Valdimarsson, hafnarstjóri í Reykjavík og Ingvar Viktorsson, bæjarstjóri í Hafnarfirði.

Hönnun vélarúma

Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) hefur nýlega gefið út leiðbeiningar um fyrirkomulag og hönnun vélarúma í skipum. Þessar leiðbeiningar eru í dreifibréfi IMO nr. MSC/Circ.834.

Stöðugleikaskýrsla á kínversku

Nýverið kynnti Siglingastofnun helstu niðurstöður úr skýrslu stofnunarinnar um stöðugleika íslenskra fiskiskipa á vettvangi IMO. Útdráttur úr skýrslunni hafði verið þýddur á ensku. Margar aðildarþjóðir IMO sýndu málinu áhuga og ekki síst Kínverjar, sem gerðu sér lítið fyrir og þýddu skjalið á kínversku.

Starfsmenn á hafnasviði

Jóhannes Sverrisson, byggingatæknifræðingur. Hann er fæddur 17. september 1937 að Efri-Brunná, Saurbæjarhreppi, Dalasýslu. Jóhannes lauk námi frá Tækniskóla Íslands og Stavangers Tekniske skole í Noregi. Hann hóf störf á Hafnamálastofnun í júní 1970 en starfaði áður sem sölumaður hjá Málningu hf. Jóhannes er kvæntur Margræti Lárusdóttur og eiga þau tvö börn.



Kristján Helgason, byggingatæknifræðingur. Hann er fæddur 28. apríl 1947 í Guðlaugsvík Strandasýslu. Kristján lauk námi frá Tækniskóla Íslands og Ingeniørskolen Horsens í Danmörku 1973. Hann hefur einnig lokið sveinsprófi í húsasmiði. Kristján hóf störf hjá Hafnamálastofnun 1973 en starfaði sem bæjartæknifræðingur á Blönduósi 1982 - '85 og hefur starfað síðan hjá Vita- og hafnamálastofnun og Siglingastofnun. Kristján er kvæntur Ásu Margræti Finnsdóttur og eiga þau þrjú börn.



Sigtryggur E. Benediktsson, byggingatæknifræðingur. Hann er fæddur á Akureyri þann 31. mars 1945. Sigtryggur lauk sveinsprófi í húsasmiði og útskrifaðist sem tæknifræðingur frá Noregi. Vann um tíma hjá Ístaki hf en réðist til Hafnamálastofnunar árið 1972 og hefur starfað hjá stofnuninni síðan. Sigtryggur er kvæntur Brynju Guðjónsdóttur, hjúkrunarfræðingi, og eiga þau eina fösturdóttur.



Óskar Ásgeirsson, verkfræðingur. Hann er fæddur 19. janúar 1957 í Reykjavík. Óskar hefur lokið námi frá Tækniskóla Íslands og MSc prófi í verkfræði frá Tækniháskólanum í Lundí. Óskar hóf störf hjá Siglingastofnun í janúar 1997 en áður starfaði hann hjá Verkfræðistofu Suðurnesja. Óskar er kvæntur Svanhildi Stelli Guðmundsdóttur og eiga þau þrjú börn.



Baldur Bjartmarsson, verkfræðingur. Hann er fæddur í Reykjavík 28. júní 1943. Baldur hefur lokið farmannaprófi 4. stigs. Hann útskrifaðist sem byggingatæknifræðingur frá Tækniskóla Íslands og með MSc prófi í verkfræði frá DTH í Kaupmannahöfn. Baldur hóf störf hjá Vita- og hafnamálastofnun í apríl 1993 en starfaði áður sem verkfræðingur hjá Íslenskum aðalverktökum. Hann er kvæntur Ólöfu Guðfinnu Siemsen, grunnskólakennara, og eiga þau þrjú börn.



Björn Kristjánsson, byggingatæknifræðingur. Björn er fæddur 14. október 1947 í Hafnarfirði. Hann útskrifaðist sem byggingatæknifræðingur frá Tækniskóla Íslands. Björn hóf störf hjá Hafnamálastofnun í janúar 1972 og hefur starfað alla tíð síðan hjá stofnuninni. Áður starfaði hann hjá VST á Akureyri.



Sigurður Áss Grétarsson, verkfræðingur. Hann er fæddur í Reykjavík þann 1. október 1965. Sigurður lauk verkfræðiprófi frá Háskóla Íslands og útskrifaðist sem Civil Ingeniør frá DTH í Kaupmannahöfn. Áður starfaði Sigurður hjá VST en kom til starfa hjá Vita- og hafnamálastofnun í ágúst 1993. Sigurður er kvæntur Erlu Björk Þorgeirsdóttur, verkfræðingi, og eiga þau tvö börn.



Sigurður Einarsson, verkfræðingur. Hann er fæddur í Reykjavík þann 5. júní 1957. Sigurður útskrifaðist sem tæknifræðingur frá Tækniskóla Íslands og lauk MSc prófi í verkfræði frá DTH í Kaupmannahöfn. Hann starfaði áður hjá Ístaki hf. en kom til starfa hjá Vita- og hafnamálastofnun í janúar 1995. Sigurður er kvæntur Valgerði M. Magnúsdóttur, hjúkrunarfræðingi, og eiga þau tvö börn.

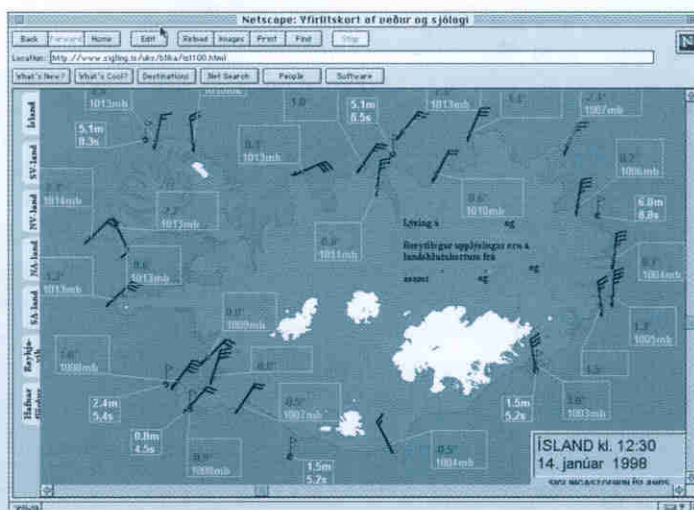


Fjallað verður síðar um aðra starfsmenn á hafnasviði.

ÞÚ FÆRÐ UPPLÝSINGAR UM

VEÐUR & SJÓLAG

á netinu: www.sigling.is
og í síma 902 1000



Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag er aðgengilegt á heimasíðu stofnunarinnar, www.sigling.is. Þar er að finna upplýsingar um veður og sjólag frá öldudúflum og vitum, veður og sjávarstöðu í

höfnum og ölduhæðir. Markmiðið með þessari þjónustu er að auka öryggi sjómanna og gera búsetu við sjávarsíðuna öruggari. Einnig má fá sömu upplýsingar í síma 902 1000.



SIGLINGASTOFNUN