



Til sjávar

FRÉTTABRÉF SIGLINGASTOFNUNAR | 1. TBL. | 12. ÁRG. 2008



Kristján Möller
samgönguráðherra
í viðtali



Útboð á Landeyja-
höfn og ferju



Hvað er hafnar-
ríkiseftirlit?



Um réttindi til að
stjórna skemmtibát



Neyðarhafnir á
Íslandi

Nýtt og betra veðurkerfi



Mynd: Hilmar Snorrason

Siglingastofnun Íslands hefur um árabil boðið landsmönnum aðgang að upplýsingakerfi um veður og sjólag en þær upplýsingar nýtast einkum sjómönnum og öðrum sem fást við sjávarútveg og siglingar í grennd við Ísland. Þarna fást m.a. nýjustu athuganir frá sjálfvirkum veðurathugunarstöðvum við ströndina, frá hafnarstöðvum og frá ölduduflum í grennd við landið. Einnig eru aðgengileg tölvureiknuð veðurspá kort fjóra daga fram í tímann og ölduspá kort sex daga. Þessi kort eru uppfærð einu sinni á sólarhring. Jafnframt eru fáanleg spá kort um sjávarföll og strauma við landið, bæði með og án áhlaðanda, sem loftþrýstingur og vindur valda, spár um sjávarhæð í mörgum höfnum og á öðrum stöðum við ströndina.

Kerfið hefur verið lítið breytt um langa hríð enda reynst vel. Nú er stefnt að því að auka það talsvert og endurbæta. Breytingarnar felast einkum í því að nýttar verða tölvuspár um veður og sjólag fyrir stærra svæði en áður þannig að nú má birta spá kort fyrir allt hafsvæðið milli Grænlands og Noregs, allt austur í Barentshaf. Þessar spár munu nýtast öllum skipum sem sigla um norðanvert Atlantshafið. Þá verða nýttar spár á þéttara

reiknineti en áður. Það mun væntanlega verða til góðs fyrir útreikninga á sjávarföllum auk þess sem hægt verður að birta nákvæmari veðurspá kort fyrir miðin næst landinu. Þá hefur spátímabilið verið lengt þannig að veðurspár munu ná fimm daga fram í tímann og ölduspár sjö daga. Síðast en ekki síst má nefna að öll kort og sjávarfallaspár verða nú reiknuð tvisvar á sólarhring, eldsnemma morguns og um hádegisbil. Með því móti verða upplýsingarnar mun áreiðanlegri en áður og minni líkur á að kortin lendi úr takti við raunverulega þróun veðursins.

Sem fyrr er mestan fróðleik að finna á spákortum af ýmsu tagi en einnig má fá spár sem tímaráðir á töfluformi, til dæmis öldu- og veðurspá, sjávarföll og strauma. Eftir sem áður eru öll spágögn fengin frá evrópsku veðurreiknimiðstöðinni, ECMWF, en það er almennt viðurkennt að gögn þaðan séu þau bestu sinnar tegundar sem völ er á í heiminum. Ölduspár eru m.a. bornar reglulega saman við mælingar frá íslenskum ölduduflum og er samsvörum mjög góð. Gögnin berast Siglingastofnun fyrir milligöngu Veðurstofu Íslands.

Spennandi tímar

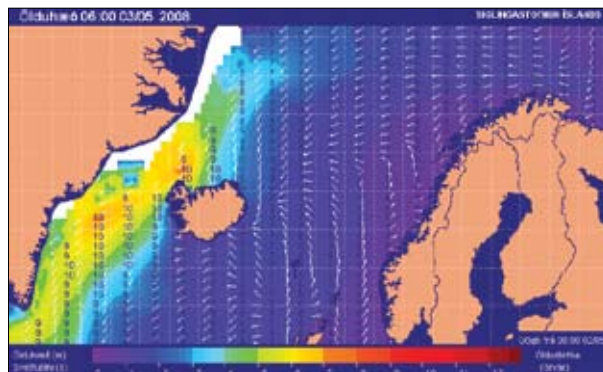


Hermann Guðjónsson
siglingamálastjóri

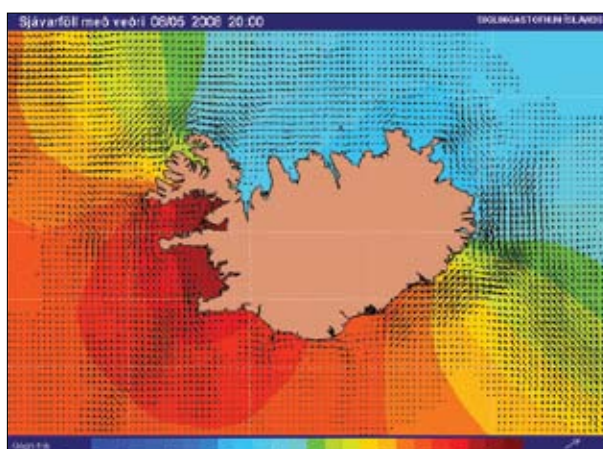
Mörg spennandi verkefni eru nú unnin hjá Siglingastofnun. Bygging Landeyjahafnar, stærstu hafnar í sögu stofnunarinnar, er nú í útboði. Þá önnumst við útboð ferjusiglinga þaðan til Eyja, sem er í fyrsta skipti sem samgönguráðuneytið felur okkur slíkt verkefni. Ör þróun og góð uppbygging er í vöktun skipaumerðar. Fyrir á árinu tengdist Vaktstöð siglinga rafrænum gagnabanka Evrópu – Safe-SeaNet – um komur skipa til hafna og flutning hættulegra efna. Aukið alþjóðlegt samstarf birtist víðar. Siglingastofnun og systurstofnanir í nágrennlöndum hafa eftir samvinnu um upplýsingar til sjófarenda og vöktun siglinga á N-Atlantshafi. Einn hornsteinn starfsins verður upplýsingakerfi um veður og sjólag sem við höfum þróað og verður nýtt á öllu svæðinu. Fleira er ofarlega á baugi, t.d. könnun á aðstæðum til hafnargerðar fyrir stór skip, gildistaka reglna um afmörkun siglingaleiða undan Suðvesturlandi og nýjar tillögur um neyðarhafnir og skipaafdreyp. Er þá fátt eitt nefnt enda af nógu að taka í verkefnum Siglingastofnunar Íslands.

Til sjávar, fréttabréf Siglingastofnunar 1. tbl. 12. árg.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2 - 200 Kópavogi
sími 560 0000 - bréfasími 560 0060
www.sigling.is - sigling@sigling.is
Ritstjóri: Þórhildur Elín Elínardóttir
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentækni
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Komið ósk um áskrift á framfæri við ritstjóra.

Upplýsingar um veður og sjólag



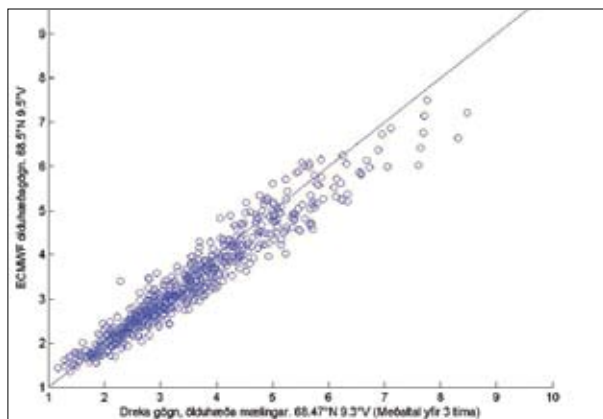
Hér sést spá kort um öldu og veður sem nær nú um mikinn hluta Norður-Atlantshafs og nýttast sjófarendum allt frá Hvarfi norður í Barentshaf. Einnig eru í boði eins og áður kort sem ná yfir spásvæði Veðurstofu Íslands og miðin allra næst landinu.



Hér er spá kort um sjávarföll og strauma. Með því að smella á kortið fæst taflan hér fyrir neðan. Einnig er í boði kort yfir stærra svæði. Lituðu svæðin merkja sjávarhæð miðað við meðalsjávarborð og merkir hver litur 0,165 m.

Þagsetning	Tími	Sjávarföll(m)	Áhlaðandi(m)	Sjávarhæð(m)	Straumstærð(m/s)	Straumhraði(m/s)
1.5.2008	01:00	0.14	-0.14	0.60	1	0.10
1.5.2008	02:00	0.50	-0.14	0.36	180	0.00
1.5.2008	03:00	0.76	-0.13	0.63	188	0.12
1.5.2008	04:00	0.85	-0.13	0.73	192	0.21
1.5.2008	05:00	0.76	-0.12	0.64	196	0.26
1.5.2008	06:00	0.49	-0.12	0.37	203	0.26
1.5.2008	07:00	0.11	-0.11	-0.91	215	0.20
1.5.2008	08:00	-0.30	-0.11	-0.41	248	0.12
1.5.2008	09:00	-0.64	-0.11	-0.75	313	0.13
1.5.2008	10:00	-0.84	-0.11	-0.94	343	0.23
1.5.2008	11:00	-0.83	-0.11	-0.94	354	0.31
1.5.2008	12:00	-0.63	-0.10	-0.73	2	0.34
1.5.2008	13:00	-0.27	-0.10	-0.37	10	0.29
1.5.2008	14:00	0.15	-0.09	0.65	24	0.20
1.5.2008	15:00	0.50	-0.09	0.41	69	0.10

Ef smellt er á spá kort um sjávarföll fæst tímaröð með spá um sjávarföll og strauma sem næst þeim stað sem smellt var á. Á myndinni sést aðeins hluti töflunnar.



Öldugreining með líkani ECMWF borin saman við mælingar á dufla á Dreka-svæði. Ölduhæðagögn frá ECMWF berast á 6 tíma fresti en gögn frá Dreka-dufla á klukkustundarfresti. Borin eru saman meðaltöl ölduhæðagagna á 6 tíma fresti frá ECMWF og meðaltal 3ja mælinga á 6 tíma fresti.

Útboð á Landeyjahöfn og ferju



Hugmynd um hugsanlega ferjuhöfn við Bakkafjöru sem aðaltengingu sjóleiðina við Vestmannaeyjar var fylgt eftir með lotu rannsókna hjá Siglingastofnun á árunum 2005-2006. Um mitt sumar 2006 skipaði samgönguráðherra stýrihóp sérfræðinga sem vann að forathugun málsins. Svo sem þekkt er leiddi þessi rannsóknavinna í ljós að hafnargerð vestan ósa Markarfljóts væri vel möguleg þrátt fyrir mikinn efnisburð. Ferjuferðir frá Bakkafjöru munu hafa margvísleg jákvæð áhrif í Vestmannaeyjum og auðvelda mjög samgöngur við fastalandið. Hefur höfnin hlotið nafnið Landeyjahöfn og um þessar mundir eru útboð í verklegu ferli en landgræðsla svæðisins er þegar hafin og mun væntanlega ekki ljúka fyrr en árið 2014.

Framkvæmd útboðs og eftirlits á hafnar- og vegagerð vegna Landeyjahafnar er sameiginlega í höndum Siglingastofnunar og Vegagerðar og miðast við að hægt verði að taka höfnina í notkun haustið 2010. Samningar um kaup á grjóti fyrir höfnina eru langt komnir og verið er að vinna að uppkaupum lands undir höfnina. Útboðið var auglýst um miðjan apríl bæði hér á landi og á Evrópska efnahagssvæðinu og verða tilboð opnuð 5. júní. Stærsti hluti verksins felst í gerð ferjuhafnar í Bakkafjöru, nýs Bakkafjöruveggar og veltenginga við Bakkafflugvöll. Einnig brúarsmíði, rekstri stálpils og gerð sjóvarnar- og varnargarða.

Hlutur Siglingastofnunar í verkefninu snýr að ferjuhöfninni, varnargörðum vegna Markarfljóts og flóðvarnargörðum. Ferjuhöfnin er varin með byggingu tveggja um 700 metra langra bogadreginna bermugarða úr grjóti og gerð 3,9 km sjóvarnar- og varnargarða í Bakkafjöru. Til að valda sem minnstri röskun á straumum og sandburði með ströndinni er gert ráð fyrir að byggja báða garðana samtímis og minnka þannig áhrif á og frá efnisburði í höfninni. Hin þrönga innsigling fyrir ferjuna er einnig til komin til að minnka sandburð svo ekki er gert ráð fyrir mjög miklum viðhaldsdýpkunum fyrsta áratuginn en árlegum eftir það.

Vegagerðin lagði fram forsendur til þess hluta útboðsins sem snýr að vegalagningu. Bakkafjöruvegur skal nýlagður meðfram vesturbökkum Markarfljóts frá Hringvegi að Landeyjahöfn en lega hans byggist fyrst og fremst á því að sem minnst röskun verði á grónu landi. Einnig annast Vegagerðin umsjón með framkvæmdum veltenginga við flugvöllinn á Bakka og smíði 20 m langrar brúar yfir Ála.

Samgönguráðherra fól Siglingastofnun einnig að annast útboð á ferjusiglingum milli lands og Eyja. Verkefnið er í því fólgið að verktaki lætur byggja ferju sem hentar umræddri siglingaleið og annast rekstur hennar í 15 ár, þ.e. árin 2010-2025. Útboðið miðast við að ferjan verði í eigu verktaka. Tilboðsfjárhæðin er sú greiðsla sem verktakinn fær greidda yfir allt 15 ára samningstímabilið, fyrir ferjuna, ásamt rekstri hennar og þjónustu.

Tvö tilboð bárust vegna ferjuútboðs en annað þeirra uppfyllti ekki lágmarkskröfur útboðsgagna og var ógilt. Aðaltilboð hins aðilans, sem voru Vinnslustöðin hf og Vestmannaeyjabær, hljóðaði upp á rúma 16,3 milljarða kr. en kostnaðaráætlunin hafði til samanburðar verið metin tæpir 10,2 milljarðar kr. Mismuninn á tilboðunum má rekja til þriggja meginþátta: Fjármögnunarkostnaðar, ferjan sem er boðin er stærri en farið er fram á og smíðuð í Noregi og í þriðja lagi er áhættuálag bjóðanda þó nokkuð en ekki er ætlunin að rekja það nánar. Ákvörðun um hvort samið verði við tilboðsgjafa á grundvelli endurskoðaðs tilboðs eða hvort smíði ferju verði boðin út sérstaklega liggur ekki fyrir en ljóst er að ferjusiglingar milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja munu hefjast haustið 2010.

Enn eru ótaldir aðrir þættir vegna byggingar Landeyjahafnar s.s. dýpkun innan hafnar, frágangur yfirborðs á hafnarsvæðinu og bygging þjónustuhúss en útboð á þeim verkum verða kynnt síðar.



Hefur áhuga á að auka starfssvið Siglingastofnunar

Kristján Möller tók við ráðherradómi í samgönguráðuneytinu eftir kosningarnar síðasta vor. „Til sjávar“ beindi nokkrum spurningum til hans um málefni Siglingastofnunar.

Hver eru helstu verkefni og áherslur samgönguráðuneytis á sviði siglingamála og öryggis sjófarenda sem þú munt beita þér fyrir?

Ég hef ákveðið að endurskoða þá lagabálka á sviði siglinga sem hugsanlega eru komnir til ára sinna, einkum með það að markmiði að einfalda stjórnsýslu þegar því verður við komið, einfalda framkvæmd og reyna eftir fremsta megni að skýra hlutverk, réttindi og skyldur. Nú þegar er hafin vinna innan ráðuneytisins á heildarendurskoðun tveggja lagabálka, annars vegar siglingalaga og hins vegar lögskráningarlaga og er stefnt að framlagningu þeirra á vorþingi 2009. Þá hef ég jafnframt ákveðið að taka til heildarendurskoðunar sjómannaalögin sem eru frá 1985 með sömu markmiði að leiðarljósi, sem og lög um eftirlit með skipum. Ég hef líka farið fram á það að hugað verði sérstaklega að dánarbótum sjómanna við yfirferð siglingalaga.

Ég er þeirrar skoðunar að til staðar sé ágætur vettvangur hagsmunaaðila, ráðuneytis og Siglingastofnunar til þess að vinna að öryggismálum sjófarenda, sem er verkefnisstjórn um öryggismál sjófarenda sem vinnur eftir markmiðum samgönguáætlunar á hverjum tíma. Ég vil þó með einum eða öðrum hætti reyna að blása meira lífi í verkefni á sviði öryggismála sjófarenda. Ég hef nýverið skipað Ólaf Pál Vignisson sem nýjan formann verkefnisstjórnarinnar sem ég mun vera í góðu sambandi við og mun hann upplýsa mig um það sem fram fer á fundum hennar. Ég tel þó að aukin tækifæri felist í því að virkja grasrótina betur og þær hugmyndir og áherslur sem spretta upp frá sjálfum sjómönnum. Það gæti verið ráð að fá sveitarfélögin til liðs við okkur, gagngert til þess að halda öryggismálum sjómanna á lofti í þeim sveitarfélögum þar sem útgerð er stór þáttur og undirstaða sveitarfélags. Einnig þurfum við að nálgast útgerðarfélögin og sjómennina sjálfa jafnvel þó fulltrúar þeirra sitji í verkefnisstjórninni.

Nú hefur Siglingastofnun unnið að rannsóknum með það að markmiði að gera mannvirki betri og skip öruggari. Hvernig metur þú mikilvægi slíks rannsóknarstarfs?

Ég tel þó að aukin tækifæri felist í því að virkja grasrótina betur og þær hugmyndir og áherslur sem spretta upp frá sjálfum sjómönnum

Slíkar rannsóknir eru gríðarlega mikilvægar og met ég þær mjög mikils. Það er alveg ljóst að við búum yfir mikilli þekkingu á þessu sviði sem við þurfum að rækta enn frekar. Það er okkar stjórnvalda að sjá til þess að öryggi sé í heiðri haft í hvívetna, að vinnuskilyrði sjómanna séu sem best, að skipin séu sem öruggust og öll önnur mannvirki, svo sem hafnir ofl. Rannsóknarstörf eru því gríðarlega mikilvæg. Þá skiptir máli að virkja unga hugtviðsmenn til þess að leggja sitt á vogarskálarnar í þessum efnum. Vegagerðin starfrækti um nokkurt skeið sérstakt rannsóknarráð umferðaröryggismála í samvinnu við marga aðila. Hlutverk þess var að standa fyrir hvers konar rannsóknnum sem nýta mátti til að koma í veg fyrir umferðarslys og draga úr afleiðingum slysa. Þetta er eitthvað sem ég myndi vilja skoða á sviði siglinga og í samvinnu við verkefnisstjórn um öryggismál sjófarenda og í hugsanlegri samvinnu við háskóla og aðra aðila.

Hvernig telurðu að best verði nýtt sú reynsla og verkvit sem Siglingastofnun býr yfir?

Ég tel að sú reynsla og verkvit sem stofnunin býr yfir á þessu sviði nýtist vel í þeim verkefnum sem stofnuninni ber að framkvæma og eins að miðla þekkingunni áfram til annarra. Ég hef líka áhuga á því að víkka út hlutverk stofnunarinnar sé þess nokkur kostur. Það er meðal annars vegna þessa sem ég býð nú spenntur eftir niðurstöðu ríkisendurskoðanda sem undanfarið hefur hugað að skipulagi undirstofnana samgönguráðuneytisins. Mér finnst t.d. mjög eðlilegt að hjá Siglingastofnun sé vistað allt sem viðkemur ferjurekstri og að á siglingasviði samgöngumála verði nýtt sú sérþekking sem til staðar er í stofnuninni.

Hvenær má búast við niðurstöðu hvað þessar skipulagsbreytingar varðar?

Ég satt best að segja veit það ekki. Ég á von á því að ríkisendurskoðandi fari að skila mér tillögum sínum en hef lagt á það áherslu að hann fái að vinna þessa vinnu án utanaðkomandi þrýstings. Ég mun síðan skoða hans tillögur með opnum huga og vinna að því sem mér finnst skynsamlegast í samráði við þá sem vinna hjá stofnuninni. Ég legg áherslu á það að vinna með því fólki sem heyrir undir samgönguráðuneytið og það hefur gengið mjög vel hingað til.

Í nýrri skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands kemur fram að staða flestra hafna á landsbyggðinni er mjög veik og fátt bendir til að hún muni styrkjast á næstu árum. Hvað er til ráða? Auka ríkisstyrki til hafna og þá jafnvel að veita styrki til rekstrar? Setja

fram áætlun um að leggja af ákveðnar hafnir og þá jafnvel að ríkið aðstoði sveitarfélög að ganga frá lausum endum í því sambandi? Setja fram áætlun um að fækka sveitarfélögum og um leið sameina minnstu hafnarsjóðanna við aðra stærri?

Staða sumra hafna er áhyggjuefni og hið sama má segja um sveitarfélögin. Þau eru mörg hver of smá til þess að geta veitt nauðsynlega þjónustu og staðið undir þeim rekstri sem þau eru komin úti. Í mörgum tilfellum er ekki um neitt annað að ræða en að freista þess að búa til hagkvæmari rekstrareiningar úr þeim sveitarfélögum sem þannig er komið fyrir, svo notað sé tungutak viðskiptanna. Ég hef fullan hug til þess, sem ráðherra sveitarstjórnarmála, að beita mér fyrir sameiningu sveitarfélaga og hef lýst þeim hugmyndum mínum á öðrum vettvangi. Ég hef meðal annars bent á þann möguleika að skilgreina lágmarksfólksfjölda í sveitarfélögum við eitt þúsund manns.

Mér hefur bara nýverið borist þessi skýrsla Hagfræðistofnunar, sem er mikil að vöxtum, og mun lesa hana af mikilli athygli. Við þurfum að huga að þessari stöðu og koma með tillögur til úrbóta þar sem þess er þörf.

Hvað hefur komið þér mest á óvart við starf samgönguráðherra?

Það er eiginlega skemmtilegra en ég bjóst við. Það er vissulega erilsamt en á móti kemur að ég hef mikinn fjölda af mjög hæfu samstarfsfólki í ráðuneytinu sem vinnur með mér. Aðgengi ráðherra að sérfræðingum og ráðgjöfum er því mun meira en t.d. hins almenna þingmanns. Ég fæ ótrúlega mikið út úr því að hafa umsjón með samgöngumálum í landinu; maður er að hugsa til framtíðar landsins og huga að þörfum landsins ekki bara í ár eða á næsta ári heldur um næstu áratugi. Það er geysilega krefjandi en um leið skemmtilegt starf. Ábyrgðin er mikil.

Ég hef líka áhuga á því að víkka út hlutverk stofnunarinnar sé þess nokkur kostur

Hefur almenningur sterkari skoðanir á samgöngumálum en öðrum málaflokkum?

Þetta er mjög góð spurning. Ég held að allir hafi áhuga á samgöngum vegna þess að þær snerta alla. Þetta er flókin málaflokkur að fást við vegna þess að framkvæmdir sem hugsanlega eru mjög vinsælar í einum firði geta verið mjög óvinsælar í þeim næsta, án þess að ég sé að nefna einhverja sérstaka staði í því samhengi. Samgöngur skipta öll byggðarlög gífurlegu máli og geta skipt sköpum í sumum tilfellum. Góður vegur hefur ekki bara þá þýðingu að betra sé að keyra eftir honum heldur getur hann breytt búsetuskilyrðum, möguleikum til nýsköpunar, fasteignaverði og tækifærum til menntunar fyrir fólkið á svæðinu. Ég lít svo á að öflugar samgöngur hvort sem er í lofti, láði eða legi geti færi þjóðina nær landinu og landið nær heiminum.



Slæm skip heyra núorðið til undantekninga

Frá áramótum 2000-2001 hefur Þór Kristjánsson verið deildarstjóri hafnarríkiseftirlits Siglingastofnunar en með honum starfar Skúli Róbert Þórarinnsson. Hafnarríkiseftirlitið er viðamikili verkefni þótt hljótt fari enda vinnur eftirlitið samkvæmt ýmsum alþjóðlegum reglugerðum. Segja má að þeir félagar þurfi ætíð að vera til taks því skip koma til hafnar á öllum tímum sólarhrings. Þór gefur fúslega nánari upplýsingar um starfsemina:

Hvað er hafnarríkiseftirlit?

Hafnarríkiseftirlitið byggist á samkomulagi 26 Evrópuríkja auk Kanada en til þess var stofnað til að koma í veg fyrir siglingu svokallaðra undirmálsskipa, eða þeirra skipa sem ekki standast kröfur. Sáttmáli þjóðanna var undirritaður í París árið 1982 og heitir því á alþjóðavísu Paris MOU. Upphaflega voru aðildarlöndin 14 en í dag eru þau 27, þ.e. öll Evrópusambandslöndin, Noregur, Kanada og Rússland auk Íslands sem varð aðili að Parísarsamkomulaginu 1. júlí árið 2000.



Hvernig er eftirlitinu háttað og eftir hvaða reglum fer það?

Samkvæmt reglum Parísarsamkomulagsins er okkur skylt að skoða fjórðung allra erlendra flutningaskipa sem leggjast að bryggju hér á landi. Koma okkar eftirlitsmanna í skipin er alltaf fyrirvaralaus en skoðunin getur innifalið allt frá yfirferð skipspappíra til heildarskoðunar skipsins. Við eftirlitið förum við eftir reglugerðum sem koma frá Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO og Evrópusambandinu.

Eru mismunandi reglur fyrir hafnarríkiseftirlit eftir löndum eða álfum?

Nei, hjá hafnarríkiseftirlitum víðsvegaríheiminum gilda samræmdar reglur. Í heiminum eru 6 hafnarríkiseftirlit auk Paris MOU sem starfa á mismunandi svæðum. Þau heita: Tokyo MOU, Caribbean MOU, South America MOU, Med MOU, Black Sea MOU og Riyad MOU.

Hversu samvinnuþýðir eru stjórnendur skipa?

Án undantekninga eru þeir mjög samvinnuþýðir, enda reglur eftirlitsins skýrar og í allra þágu að skoðunin gangi snurðulaust.

Hvaða úrræði hefur hafnarríkiseftirlit gegn þeim skipum sem ekki hlíta reglum?

Við brot á reglum höfum við heimild til að leggja farbann á skip. Við endurtekin brot skipa gilda ströng viðurlög því þá er skipið sett á bannlista sem þýðir að það getur ekki komið til hafnar lands sem er aðili að Parísarsamkomulaginu. Sem betur fer þarf þó nánast aldrei að grípa til slíkra úrræða því samkomulag landanna er afdráttarlaust og í þágu skipaútgerða að virða umsamdar reglur.

Hver hefur þróunin verið í hafnarríkiseftirliti og hvernig telurðu að hún verði í framtíðinni?

Segja má að með tilkomu hins sjö ára öryggisstjórnunarkerfis ISM sem Parísarsamkomulagið og samsvarandi sáttmálar á öðrum hafsvæðum fara eftir hafi ástandið breyst gífurlega. Með samstilltum reglum, svo og siglingaverndinni hefur athugasemdum við útbúnað og aðbúnað skipa fækkað mjög. Nú er svo komið að slæm skip sem áður voru hættuleg mönnum og umhverfi heyra til undantekninga.

Hafnir í vanda

Komin er út skýrslan „Fjárhagsleg staða hafna“, unnin af Hagfræðistofnun Háskóla Íslands fyrir Siglingastofnun. Þar eru skoðaðir 36 stærstu hafnarsjóðir landsins og kemur fram mjög góð staða þeirra sem hafa tekjur af stóriðju og vöruflutningum auk sjávarútvegs. Önnur meginniðurstaðan er hinsvegar að fjárhagsstaða 70% hafna landsbyggðarinnar sem byggja tekjur á sjávarútvegi er afar slæm því tekjugrunnur þeirra er einsleitur og ótryggur. Ennfremur mun hagur þeirra líklega versna enn frekar þegar ákvæði hafnalaga frá 2003 um minnkaða þátttöku ríkissjóðs í nýframkvæmdum tekur gildi árið 2011. Skýrsluna í heild má lesa á vefslóðinni sigling.is/Pages/222.



Mynd: Hilmar Snorrason

Skipstjórnarskírteini á skemmtibát

Frá og með síðustu áramótum þurfa þeir sem stjórna skemmtibátum sem eru 6 metrar og lengri og þar með skráningarskyldir á skipaskrá að vera lögmætir handhafar skipstjórnarskírteinis á skemmtibát. Þetta kemur fram í lögum nr. 30/2007 og reglugerð nr. 175/2008. Skv. þessum reglum er skipstjórum skemmtibáta sem eru 6-24 metrar að skráningarlengd gert skylt að afla sér grunnþekkingar á öryggisþáttum sem tengjast siglingum og skipstjórn skv. námskrá Siglingastofnunar Íslands. Þeir verða að standast bóklegt og verklegt próf til að öðlast skipstjórnarskírteini á skemmtibát. Ekki er skylt að gangast undir sérstakt námskeið áður en prófin eru tekin. Stjórnendur skemmtibáta sem eru 24 metrar að skráningarlengd eða lengri þurfa að vera handhafar viðeigandi atvinnuskírteinis og uppfylla sömu kröfur og gerðar eru til skipstjóra á fiskiskipum og öðrum skipum af sömu stærð.

Siglingastofnun Íslands gefur út skírteinin og eru þau gefin út á íslensku og ensku. Þau eru gefin út eftir fyrirmynd reglna sem gilda um alþjóðleg skemmtibátaskírteini, svokölluð ICC-skírteini. Skírteinin gilda

fyrir seglskip og vélskip og eru bundin við tiltekið farsvið eftir því hvaða próf umsækjandi hefur undirgengist, en þessi farsvið eru strandsigling og sigling á takmörkuðu farsviði, sigling á ám, vötnum og vatnaleiðum innan Evrópu og úthafssiglingar. Skilyrði þess að fá skipstjórnarskírteini á skemmtibát eru að hafa náð 16 ára aldri, hafa staðist bóklegt og verklegt próf til mismunandi gerða skemmtibáta og farsviða, vera íslenskur ríkisborgari eða með heimilisfesti á Íslandi og geta framvísað vottorði læknis um andlega og líkamlega heilsu þess efnis að hann geti sinnt skipstjórn skemmtibáts af öryggi, að teknu sérstöku tilliti til heyrnar og sjónar.

Menntamálaráðuneytið hefur sett reglur um próf til skemmtibátaskírteinis nr. 393/2008, þar sem fjallað er um námskröfur skipulag og framkvæmd prófa, skipum prófdómara ofl.

Siglingastofnun hvetur alla eigendur og stjórnendur skemmtibáta til að kynna sér þessar nýju reglur sem auk frekari upplýsinga má nálgast á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands, www.sigling.is.

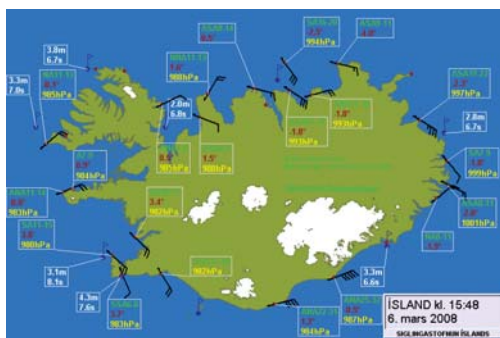
Neyðarhafnir á Íslandi

Síðla árs 2006 skipaði samgönguráðherra starfshóp til að gera tillögur sem stuðla að slysa- og mengunarvörnum á sjó og við strandir.

Verkefnið var áfangaskipt. Skyldi nefndin greina umfang siglinga í lögsögu Íslands og meta þróun þeirra á næstu árum. Var henni falið að gera tillögur m.a. um leiðastjórnun skipa, neyðarhafnir og varnir gegn mengun frá siglingum. Nú er komin út áfangaskýrsla um neyðarhafnir og skipaafdrepp á skýldum svæðum. Í stuttu máli má segja að það séu staðir þar sem nauðstödd skip geta fengið aðstoð og aðstöðu til að afstýra hættuástandi og vernda umhverfið.

Nefndin gerir tillögu um þessar neyðarhafnir: Helguvíkurböfn, Hafnarfjarðarböfn, Ísafjarðarböfn, Akureyrarböfn, Reyðarfjarðarböfn og Vestmannaeyjaböfn. Auk þess leggur nefndin til skipaafdrepp í Hvalfirði, Dýrafirði, Ísafjarðardjúpi, Eyjafirði, Reyðarfirði og við Vestmannaeyjar.

Í skýrslunni eru m.a. tíundaðar forsendur fyrir staðavali, hlutverk þeirra stofnana sem að málinu koma, viðbúnaður og ábyrgð, auk þess sem með fylgja drög að aðgerðaáætlun. Framhald málsins er í höndum núverandi samgönguráðherra en skýrsluna í heild má sinni lesa á www.sigling.is



Þú færð upplýsingar um
veður og sjólag
á **www.sigling.is**
og í síma 902 1000

Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag á klukkustundar fresti á **www.sigling.is** eða í síma 902 1000.

Á **www.sigling.is** er einnig að finna spár um veður, ölduhæð, hættulegar öldur, sjávarföll og áhlaðanda. Markmiðið með þessari þjónustu er að auka öryggi sjómanna og gera búsetu við sjávarsíðuna öruggari.