



Til sjávar

4. tbl. 10. árg. desember 2006

Fréttabréf Siglingastofnunar

Öryggi sjómanna

Viðhorfskönnun um öryggi sjómanna á norðurslóðum

1
Viðhorfs-
könnun

2
Áhafnir
íslenskra
skipa

3
Vitinn á
Stórhöfða
100 ára

4
Per Bruun
- eftirmæli

5
Öryggisnet
sjávar

6
Farbanns-
nefnd

7
Vitar

Siglingastofnun Íslands, með styrk frá verkefnisstjórn um áætlun um öryggi sjófaranda, hefur farið af stað með viðhorfskönnun sjómanna en könnunin er hluti af alþjóðlegu verkefni sem nefnist „Norðurslóðaáætlun Evrópusambandsins“ (e. Northern Periphery Programme). Viðhorfskönnunin verður send til allflestara starfandi sjómanna á Íslandi og er vonast til að þeir skili inn til Siglingastofnunar útfylltum spurningalistum fyrir 29. desember nk.

Verkefnið um norðurslóðaáætlun Evrópusambandsins var upphaflega mótað árið 2004. Lönd og landshlutar í norðvestur Evrópu eru þátttakendur í verkefninu og er ætlunin að hvetja alla aðila til samstarfs og styrkja verkefni sem eiga einkum við á þessu svæði þar sem fyrirfinnst viðkvæm en gjöfufull náttúra, strjábýl svæði og vel menntað fólk. Fyrir Íslands hönd er það Byggðastofnun sem hefur yfirumsjón með verkefninu en Siglingastofnun Íslands hefur að hluta til umsjón með eftirfarandi verkefnum:

- 1) Þróun sjálfvirka auðkennisferfisins (e. AIS) á norðlægum hafsvæðum.
- 2) Öryggi sjómanna á norðurslóðum.
- 3) Viðbrögð við slysi um borð í stóru farþegaskipi.

Viðhorfskönnunin er hér hluti af verkefni nr. 2 en meginmarkmið þess verkefnis eru að hanna aðferð til að meta öryggisvitund sjómanna og beita henni síðan. Til að geta sem best unnið að öryggismálum sjómanna er nauðsynlegt að vita afstöðu þeirra til sinna öryggismála. Sjómenn þekkja best sitt starfsumhverfi og leiðsögn

Fyrstu 83 spurningar viðhorfskönnunarinnar eru samdar af skoskum sjómönnum þannig að sumar spurninganna kunna að þykja sérkennilegar fyrir íslenska sjómenn. Til þess að tryggja samræmi milli sjómanna innan Evrópusambandsins er ætlunin að skoða viðhorf sjómanna til sinna öryggismála út frá þessum spurningum. Síðustu 17 spurningarnar (frá 84–100) eru sérstaklega hugsaðar fyrir íslenska sjómenn.

Upplýsingarnar sem lesa má úr viðhorfskönnuninni verða greindar í þeim tilgangi að nota þær til að bæta öryggi sjómanna og annarra sem starfa við fiskveiðar.

Það er mjög auðvelt að fylla út spurningalistann og ætti ekki að taka meira en 15 mínútur. Spurningalistinn samanstendur af ýmsum fullyrðingum sem snerta allar störf sjómanna um borð í skipum sínum. Til hliðar við fullyrðingarnar eru tölugildi á kvarðanum 1 til 7 þar sem 1 merkir að sjómaður sé algerlega ósammála fullyrðingunni og 7 merkir að sjómaður sé algerlega sammála henni.

Siglingastofnun Íslands leggur mikla áherslu á að sjómenn skili inn spurningalistum og mun Slysavarnafélagið Landsbjörg aðstoða stofnunina og verkefnisstjórn í þeim efnum.

þeirra til að bæta öryggi um borð í skipum er því afar mikilvæg. Því er nauðsynlegt að fara af stað með viðhorfskönnun sjómanna þannig að afstaða íslenskra sjómanna til eigin öryggismála skili sér inn á þann vettvang þar sem framtíðarstefna um öryggi sjófarenda er mótuð.



Stórhöfðaviti 100 ára

Í tilefni af því að öld er liðin frá byggingu Stórhöfðavita stöð Vestmannaeyjabær fyrir mannamóti. Þar var Óskar J. Sigurðsson vitavörður heiðraður fyrir störf sín en hann hefur annast vitavörslu í Stórhöfðavita frá árinu 1965. **Sjá bls. 3**

Öryggisnet sjávar

Með öryggisneti sjávar (Safeseanet) eru mismunandi gagnasöfn og upplýsingakerfi siglingayfirvalda vítt og breitt um Evrópu tengd saman með hjálp miðlægs gagnagrunns. **Sjá bls. 5.**



Áhafnir íslenskra skipa



Samgönguráðherra hefur lagt fram á Alþingi frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa. Frumvarpið er í meginatriðum byggt á sömu sjónarmiðum og fram komu í frumvarpi sem lagt var fram á Alþingi á 127. lögjafarþingi 2001–2002.

Frumvarpið er samið í samgönguráðuneytinu og hjá Siglingastofnun Íslands, að höfðu samráði við hagsmunaaðila.

Megintilgangur þess er að viðhalda og efla öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra. Því er jafnframt ætlað að stuðla að vörnum gegn mengun hafs og stranda.

Frumvarpið felur í sér heildarendurskoðun tvennra núgildandi laga, þ.e. laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, nr. 112/1984 og laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og véla- varða á íslenskum skipum, nr. 113/1984.

3. Smábátanám komi í stað náms til 30-brúttórúmlesta réttinda, eða svonefnds pungaprófs.

4. Atvinnuréttindi kennd við 1. stig skipstjórnarnáms, sem hafa veitt réttindi til starfa sem skipstjóri á skipum allt að 200 brúttórúmllestum, veita réttindi til starfa á skipum allt að 45 metrum að lengd. Þá gerir frumvarpið ráð fyrir nýju réttind-

Siglingastofnun fer samkvæmt lögum nr. 76/2001, um áhafnir farþegaskipa og flutningaskipa, með útgáfu alþjóðlegra STCW-skirteina og hefur m.a. sett upp gæðakerfi sem tekur til útgáfu slíkra skirteina. Verði frumvarpið að lögum er gert ráð fyrir því að gæðakerfið verði jafnframt notað við útgáfu skirteina samkvæmt því.

7. Engar kröfur hafa fram til þessa verið

gerðar til þeirra sem stjórna skemmtibátum hér við land. Í ljósi þess að skemmtibátum hefur fjölgað mikið, þeir stækkað og vélafl þeirra aukist, og þar sem erlendis eru víða gerðar kröfur um lágmarksþekkingu og færni við stjórnun skemmtibáta, er í frumvarpinu lagt til það nýmæli að stjórnendum skemmtibáta verði gert skylt að afla sér grunnþekkingar á öryggisþáttum sem tengjast siglingum og skipstjórn og að þeir þurfi að hafa gilt skipstjórnarskirteini (skemmtibátaskirteini). Með skemmtibátum er í frumvarpinu átt



Frá Hafnarfirði.

Mynd: Kristinn Ingólfsson.

Helstu breytingar

Helstu breytingar samkvæmt frumvarpinu eru eftirfarandi:

1. Atvinnuskirteini skipstjórnarmanna miðast við lengd skipa í metrum talið í stað brúttórúmlestatölu þeirra samkvæmt gildandi lögum.

2. Lágmarksfjöldi skipstjórnarmanna á fiskiskipum taki annars vegar mið af skráningarlengd skipsins og hins vegar af ákvæðum um vinnu- og hvíldartíma skipverja á fiskiskipum.

astigi til starfa á skipum sem eru allt að 24 metrar að skráningarlengd. Með þessu fyrirkomulagi eru atvinnuréttindi löguð að ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og hjálfun, skirteini og vaktstöður áhafna fiskiskipa (STCWF) auk þess sem komið er til móts við óskir um mögulega styttingu náms til lægri atvinnuréttinda skipstjórnarmanna.

5. Samkvæmt frumvarpinu munu atvinnuréttindi vélstjóra miðast áfram við afl aðalvélar í kW á svipaðan hátt og í gildandi lögum, að teknu tilliti til þeirra breytinga sem orðið hafa á ákvæðum um vinnu- og hvíldartíma skipverja á fiskiskipum. Gerðar eru breytingar á réttindaflokkum vegna starfa á skipum með vélafl undir 750 kW í þeim tilgangi að einfalda menntunarkröfur og skirteinisútgáfu vegna vélstjórnarréttinda. Breytingarnar taka m.a. mið af þróun í skipagerð og sjósókn undanfarinna ára.

6. Siglingastofnun Íslands verði falin útgáfa atvinnuskirteina til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna í stað sýslumanna og tollstjórans í Reykjavík. Þykir það horfa til einföldunar og aukins samræmis og til að tryggja sérfræðipækkingu við útgáfu skirteina er talið heppilegra að útgáfa þeirra sé á einni hendi, þ.e. hjá Siglingastofnun.

sem skemmtiskip samkvæmt lögum um skráningu skipa. Gert er ráð fyrir að kröfur um menntun og hjálfun til að mega stjórna skemmtibát af tiltekinni stærð og með tiltekið vélafl verði tilgreindar í reglugerð.

Umdæmisnúmer

Þann 1. desember 2006 breyttist tilhögun á úthlutun umdæmisnúmera til fiskiskipa. Siglingastofnun hafði fram að því annast umdæmisnúmer fyrir Reykjavík og Kópavog en sýslumenn sáu um umdæmisnúmerin í öðrum umdæmum. Eftirleiðis mun Siglingastofnun úthluta umdæmisnúmerum til fiskiskipa í öllum umdæmum landsins.

Breytingin er gerð til hægðarauka við umskráningu og flutning skipa á milli umdæma. Ekki er lengur nauðsynlegt að afla staðfestingar sýslumanns á heimild til notkunar umdæmisnúmers heldur verður málið afgreitt af Siglingastofnun við umskráningu skips. Vegna þessa hefur eyðublöðum fyrir beiðnir um skráningu skips á aðalskipaskrá verið breytt. Eyðublöðin má fá hjá sýslumönnum eða á vef Siglingastofnunar. www.sigling.is

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
Ljósmyndir á bls. 3 og á baksíðu tók
Kristján Sveinsson.
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.
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.



Aldarafmælis Stórhöfða minnst



Pann 14. nóvember sl. stóð Vestmannaeyjabær fyrir mannamóti í tilefni af því að á þessu ári er öld liðin frá byggingu Stórhöfðavita.

Við þetta tækifæri var Óskar J. Sigurðsson vitavörður heiðraður fyrir störf sín en hann hefur annast vitavörslu í Stórhöfðavita síðan árið 1965. Auk vitavörslunnar hefur Óskar séð um veðurathuganir fyrir Veðurstofu Íslands og hin seinni ár hefur hann einnig haft umsjón með tækjum sem safna sýnum til mengunarmælinga. Þá er Óskar víðkunnur fyrir merkingar sínar á fuglum og hefur hann á liðnum árum og áratugum merkt tugi þúsunda fugla. Hafa merkingar hans komið fuglafræðingum að góðu liði við að öðlast vitneskju um farleiðir og dvalarstaði fugla.

Veðrið

Afmælishátíðin hófst með heimsókn í Stórhöfða þar sem gestum var sýndur vitinn og tækjabúnaður Veðurstofunnar. Veður dagsins var einnig til sýnis, bjart, fagurt og stillt. Skýrði veðurathugunarmaðurinn frá því, kíminn í bragði, að svona væri þetta nú venjulega á Stórhöfða og það væru undantekningarnar sem kæmst í fréttirnar með stóru letri um rok og háum tölum um fárviðri.

Jóhanna Thorlacius, jarðfræðingur á Veðurstofu Íslands, útskýrði tækin sem notuð eru við söfnun sýna vegna mengunarmælinga og lét þess getið að vegna legu sinnar úti í hafinu þætti Stórhöfði einkar heppilegur staður til rannsókna á loft- og regnvatnsmengun og eru þær athuganir sem gerðar eru á sýnum þaðan liður í alþjóðlegri rannsóknarstarfsemi sem Veðurstofan er aðili að. Auk tækja til veðurathugana starfrækir Veðurstofan einnig jarðskjálftamæla í Stórhöfða og annast Óskar um allan þennan búnað og sendir sýni og upplýsingar til viðtakenda.

Vitinn og vörslumenn hans

Siglingastofnun Íslands starfrækir Stórhöfðavitann sem nú hefur sent ljósmerki sitt til sjófarenda í eina öld. Vitahúsið, sem reist var sumarið 1906, var hannað af dönsku vitamálastofnuninni sem á þeim árum fór með íslensk vitamál, en byggt af Gísla J. Johnsen, stórkaupmanni í Vestmannaeyjum. Danskur verkfræðingur, Fritz Nikolaj Brinch, sá um að setja upp ljóshús og vitatæki. Gert var ráð fyrir því að vitinn yrði steinhladdinn en þess í stað var hann byggður úr steinsteypu sem

var um þær mundir að öðlast viðurkenningu hérlandis sem notadrjúgt og heppilegt byggingarefni. Jarðhæð vitans var skipt í tvennt. Öðrum megin var lítil geymsla fyrir olíu,



varahluti og annað sem til vitans þurfti en hinum megin var vistarvera vitavarðarins. Þar bjó fyrsti vitavörðurinn, Guðmundur Ögmundsson, einsamall fyrstu fjögur árin, 1906–1910. Þá tók við vitavörslu Jónatan Jónsson, afi Óskars J. Sigurðssonar sem nú gegnir vitavörslu. Á milli þeirra tveggja var Sigurður sonur Jónatans og faðir Óskars í þessu starfi og hafa því feðgar gætt Stórhöfðavita síðan 1910. Hinn fjórði í röðinni,



Óskar J. Sigurðsson vitavörður, Sturla Böðvarsson samgönguráðherra og Elliði Vignisson bæjarstjóri í Vestmannaeyjum gæta að veðri í Stórhöfða.

Pálmi Freyr Óskarsson, hefur verið aðstoðarmaður föður síns síðustu árin.

Þegar Jónatan Jónsson tók við vitavörslu árið 1910 var reist bárujárnsklætt timburhús vestan við Stórhöfðavitann enda var vitavörðurinn fjölskyldumaður og útilokað að varðstofa Guðmundar Ögmundssonar gæti nægt Jónatan og fólki hans. Árið 1931 var reist steinsteypt tveggja hæða íbúðarhús norðan við vitann og tengihús á einni hæð milli þess og vitans. Á árunum 1964–65 var íbúðarhúsið stækkað með því að byggja ofan á tengihúsið. Steinsteypt vélhús var reist árið 1956.

Upphaflegi ljósgjafinn í Stórhöfðavitannum var steinolíulampi með tveimur kveikjum og til þess að magna ljósið var einföld katadíoptrísk snúningslinsa, 60

mm í þvermál með 150 mm brennividd. Lóð voru notuð til að snúa linsunni og þurfti því að draga vitann upp með reglulegu millibili rétt eins og klukku enda laut gangverk hans sömu lögmálum og gangverk lóðaklukku. Í því skyni að draga úr núningsviðnámi var gangverkið látið fljóta á kvikasilfurspúða, en það dró mjög úr sliti á vitatækinu og gerði gang þess liprari.

Ljóshúsið var danskt, gert úr steypujárni og með skorsteini til að leiða út eiminn frá olíulampanum. Þegar vitinn var rafvæddur árið 1953 var skipt um ljóshús og sett á hann sænskt ljóshús sem enn er á honum. Olíulampinn hafði þá að sjálfsögðu gegnt hlutverki sínu til fulls og í hans stað kom ljósopera en linsan hefur verið hin sama frá upphafi. Vitinn er ennþá snúningsviti en er nú knúinn af rafmótor í stað lóðanna.

Fögur veisla í Kaffi Kró

Að lokinni kynnisförunni í Stórhöfða bauð Vestmannaeyjabær til fagurrar veislu í Kaffi Kró sem Kristín Jóhannsdóttir menningar- og markaðsfulltrúi Vestmannaeyjabæjar stýrði. Voru þar til sýnis á veggjum ljósmyndir góðar sem Óskar tók á fyrri árum. Stigu þarna á pall ráðamenn ýmsir og vinir vita og fugla og mæltu hlý orð til Óskars vitavarðar sem annast hefur vitann af alúð í rúma fjóra áratugi ásamt því að inna af hendi gagnmerk störf við veðurathuganir og fuglarannsóknir. Þau Elliði Vignisson bæjarstjóri í Vestmannaeyjum og Sigurbjörg Árnadóttir formaður Íslenska vitafélagsins færðu Óskari glaðning í tilefni dagsins og Sturla Böðvarsson samgönguráðherra, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri, Hjálmar Árnason alþingismaður, Friðrik Ásmundsson fyrrverandi skólastjóri og Ævar Petersen fuglafræðingur ávörpuðu Óskar og þokkuðu honum störf hans. Árni Johnsen kætti gesti með gamanmálum og vék að framtíð starfseminnar á Stórhöfða sem honum er hugleikin.

Jón Karl Helgason kvikmyndagerðarmaður fylgdist með öllu vökulum augum og myndaði hverja hreyfingu en hann hefur í smíðum heimildamynd um Óskar J. Sigurðsson og hin margþættu störf hans í vita- og veðurathugunarstöðinni. Var sýnt brot úr henni í fagnaðinum og gerður góður rómur að. Er ekki að efa að það verður mikill fengur að heimildamynd um Óskar í Stórhöfða úr smíðu Jóns Karls.

Kristján Sveinsson



Per Bruun verkfræðingur 28. febrúar 1917–8. nóvember 2006

Að morgni hins 8. nóvember 2006 andaðist Per Bruun verkfræðingur á Skagen á Jótlandi. Hann var fæddur þann 28. febrúar 1917 og var því kominn fast að níraðu þegar hann lést. Per kom í heiminn í Skagen og ólst þar upp. Hann kynntist því starfi sjómanna og óblíðum náttúruöflum við sjávarsíðuna þegar í bernsku og sú reynsla mótaði áhugasvið hans og fylgdi honum alla hans vegferð.

Per Bruun gekk menntaveg. Hann lauk stúdentsprófi í Hjørring árið 1935, almennu verkfræðiprófi frá Den Polytekniske Læreanstalt Danmarks Tekniske Universitet (DTU) í Kaupmannahöfn árið 1941 og doktorsprófi í byggingarverkfræði með áherslu á strandvarnir frá sama skóla árið 1954. Hann starfaði að hafnargerð og rannsóknum á norðursjávarströnd Jótlands á stríðsárunum allt til 1949 að hann sneri sér að rannsóknum og kennslu við DTU þar sem hann einbeitti sér að mannvirkjagerð á mörkum lands og sjávar og könnun á eiginleikum strandarinnar.

Á meðan á doktorsnámi stóð dvaldi Per um nokkurt skeið í Bandaríkjunum við nám og rannsóknir, lengstum við University of California. Í doktorsverkefni sínu deildi hann mjög á ríkjandi viðhorf og aðferðir sem beitt var við strandvarnir í Danmörku. Því var illa tekið af þeim sem þar réðu ferð en Per sótti sitt mál af kappi eins og jafnan var háttur hans og svo fór að lögbann var sett á doktorsverkefnið, sem er nánast einsdæmi. Þessi ramma deila og eftirköst hennar urðu til þess að jafnskjótt og Per hafði lokið doktorsprófi hvarf hann til starfa í Bandaríkjunum. Hann settist að í Florida og stýrði þar á árunum 1954–66 rannsóknarstofnunum í strandaverkfræði við Floridaháskóla í Gainesville auk þess að annast kennslu og ýmiss konar ráðgjafarstörf fyrir stjórn Floridaríkis. Var hann meðal annars einn af stofnendum Florida Shore Beach Reservation sem er viðkunn stofnun á vettvangi strandaverkfræði og sjóvarna. Á Floridaárum sínum tókst Per á hendur ýmiss konar ráðgjafar- og verkfræðistörf víða um heim en rannsóknir á stöðugleika sjávarfallaósa urðu honum einkar hugleiknar. Hann setti fram margar kenningar og tilgátur um þessi viðfangsefni sín en þekktust er e.t.v. kenning hans um að mesti hraði meðalstraums á stórstreymi í náttúrulegum sjávarfallaósi samsvari einum metra á sekúndu þegar efnið í ósnum er kvarssandur eins og algengast er í heiminum. Standist alhæfingar sem þessar er gildi þeirra ómetanlegt því á grundvelli þeirra er unnt að flytja aðferðir og verkreymslu milli staða. Á þessum tíma gerði Per umfangsmiklar athuganir á samspili sjáv-

arbotns og legu strandarinnar sem leiddu til þess að hann setti fram hina víðfrægu Bruun-reglu um þetta. Í henni er lýst sambandinu á breytingum sem verða á lögun og legu strandarinnar og breytinga á stöðu sjávarborðs. Regla þessi er til dæmis mikið notuð þegar reynt er að meta og spá fyrir um áhrif hækkandi sjávarstöðu af völdum gróðurhúsaáhrifa.



Í þessum byltingarkenndu rannsóknum og kenningasmíð þótti Bruun stundum fara fram úr sjálfum sér og ýmsar kenningar hans og hugmyndir ollu hörðum deilum.

Árið 1966 hélt Per til starfa í höfuðborg Bandaríkjanna, Washington D.C., og vann að fræðum sínum á vegum alríkisstjórnarinnar fram til ársins 1968 að hann fluttist til Þrándheims í Noregi og gerðist þar prófessor við verkfræðideild skólans. Þarna starfaði Per Bruun til ársins 1980 að hann lét af föstu starfi og settist að í Bandaríkjunum á nýjan leik. Hann gegndi þó áfram margþættum ráðgjafarstörfum á sérsviði sínu víða um heim, meðal annars á Íslandi. Æviverk Pers ber það með sér hvílikur áhuga- og eljumaður hann var. Starfa hans sér auðvitað víða stað í mannvirkjum hvarvetna um heiminn en einnig í hinum fjölmörgu ritum sem hann lét eftir sig í greinum, bókarköflum og heilum bókum.

Per Bruun kom í fyrsta skipti hingað til lands í mars árið 1953. Erindi hans var einkum að vitja vina og venslafólks hér sem hann sýndi alla tíð mikla ræktarsemi en heimsókn á Vita- og hafnamálaskrifstofuna til Emils Jónssonar vitamálastjóra leiddi til þess að sérfræðingurinn tókst á hendur för til Sauðárkróks að kanna hin torræðu tengsl strauma og árframburðar sem lékust á í Sauðárkrókshöfn þar sem árframburðurinn hlóðst upp og breytti skipgengri höfn í manngenga eyri furðu hratt.

Þessi fyrsta Íslandsdöl var honum einatt kær og minnstæð en hann átti eftir að dvelja hér oft um lengri og skemmri tíma við ráðgjafarstörf, rannsóknir og kennslu. Meðal annars var hann gistiprófessor við Háskóla Íslands árið 1963 um nokkurra mánaða skeið og kenndi þá einkum straumfræði. Námskeiðið sem hann kenndi þá lagði grunninn að aurburðarmælingum á vegum Vatnamælinga Íslands.

Undirritaður hóf seinni hluta verkfræðináms við Tækniháskólann í Þrándheimi haustið 1967. Um það leyti var Per Bruun að hefja störf þar og atvikin réðust þannig að ég kynntist honum strax og fór að vinna fyrir hann við ýmis verkefni sem hann hafði með höndum þannig að nám og vinna runnu saman undir hans stjórn.

Eftir að ég hafði lokið námi í Noregi fór ég til starfa hjá forvera Siglingastofnunar, Vita- og hafnamálastofnuninni. Árið eftir að ég kom þangað hófust líkantilaunir með hafnir hér á landi. Ég hafði fengist við líkantilaunir og öldumælingar í Noregi og hafði mikinn áhuga á því að starfa við það áfram. Í samvinnu við Per Bruun var því komið til leiðar að líkantilaunir vegna hafnargerðar hófust hér á landi árið 1973.

Per Bruun veitti margvíslega ráðgjöf vegna hafnargerða hér á landi og vegna verkefna sem þeim tengjast. Sum þeirra mega teljast óvenjuleg vegna sérstakra kringumstæðna. Þannig var til dæmis háttað þegar hætta var talin á því að Vestmannaeyjahöfn færi forgörðum í eldgosinu árið 1973. Þá var gott að geta leitað til hans um ráðleggingar.

Per Bruun var hvatamaður að mörgum fundum og ráðstefnum hér á landi, meðal annars Port and Ocean under Arctic Conditions (POAC) sem haldin var í Þrándheimi 1971 og í Reykjavík 1973. Árið 1985 var haldin hér á landi að undirlagi Pers alþjóðleg ráðstefna um aurburð í ám og við strendur Íslands: Iceland Coastal and River Symposium.

Enn er ógetið starfa Pers Bruun við rannsóknir vegna hafnarmannvirkja á Hornafirði. Þangað kom hann fyrst fyrir um 30 árum og heillaðist af stórfenglegum átökum náttúruaflanna við Hornafjarðarós og árið 1994 stóð hann að því ásamt undirrituðum að haldin var á Höfn alþjóðleg ráðstefna vísindamanna á sviði hafnargerðar og strandvarna, International Coastal Symposium in Iceland. Í tengslum við þessa ráðstefnu gerði Háskóli Íslands Per að heiðursdoktor hinn 25. júní 1994 og einnig hlaut hann riddarakross hinnar íslensku fálkaorðu þann 11. mars 1994.

Frh. á bls. 7



Öryggisnet sjávar



Fleiri en 20 000 kaupskip sigla að staðaldri um hafsvæði Evrópu. Um 90% af útflutningsafurðum Evrópusambandsins fara sjóleiðis á markað. Þar sem svo mörg skip lesta og losa farm sinn í Evrópuhöfnum er mjög brýnt að upplýsingar um farm, öryggisgögn skipsins og ákvörðunarhafnir séu fyrir hendi með tilliti til siglingaöryggis, verndar umhverfisins og fyrir rekstraraðila. Eigi að síður hafa fjölmargir aðilar þessar upplýsingar til meðferðar í héraði eða á landsvísu.

Oft eru upplýsingaskipti erfið því aðilar á borð við hafnaryfirvöld beita ólíkum aðferðum við gagnasöfnun, gagnavarðveislu, gagnaflutninga og upplýsingakerfi þeirra eru innbyrðis ósamrýmanleg. Upplýsingar eru sendar með mismunandi hætti, oft með símbrefum, símleiðis eða með tölvupósti.

Af þeim sökum hafa aðildarríki ESB og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins átt í samstarfi um að þróa lausn á þessum margvíslega upplýsingaskiptavanda og felst það m.a. í því að hrinda í framkvæmd tilskipun 2002/59/EB um stofnun eftirlits og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó. Þessar stofnanir hafa þróað samevrópskt net sem nefnist Safeseanet (öryggisnet sjávar) í því skyni að samræma aðferðir um skipti á gögnum um siglingamál.

Öryggisnetið miðar að því að:

- auka öryggi til sjávar og vernd sjófarenda með því að:
 - kunna deili á skipum í hæsta áhættuflokki,
 - bæta viðbrögð við neyðarástandi tengt ýmsum atvikum eða mengun,
- gera starfsemi markvissari með því að:
 - staðla aðgang að gögnum,
 - aðstoða notendur við að uppfylla laga- legar skyldur þeirra,
 - auka skilvirkni hafnarstarfsemi með því að gefa upp sem nákvæmasta tíma- setningar um áætlaðar komur, upplýsingar um meðhöndlun úrgangs o.s.frv.
- vöktun um gervalla Evrópu með því að veita:
 - nákvæmar, nýjustu upplýsingar um staðsetningu skipa og farm þeirra,
 - öryggisgögn fyrir Evrópusambandið og stofnanir aðildarríkja.

Samvinnan er lykilatriði þegar öryggið er annars vegar.

Í Evrópu eru viðskipti mjög blómleg og umfangsmikil sem þýðir að umferð skip um

hafsvæði frá Eystrasalti til Ermarsunds og Miðjarðarhafi til Norðursjávar er afar mikil. Meira en 1 milljarður tonna af varningi er lestaður og losaður í Evrópuhöfnum á hverju ári sem gerir það að verkum að sjóflutningar teljast vera mikilvægasti flutningsmátinn með tilliti til magns.

Stór hluti farms sem fluttur er sjóleiðina er skaðlaus en mörg skip flytja vörur, svo sem jarðolíu og kemisk efni, sem geta valdið stórfelldum umhverfisskaða ef slys verður.

Þegar mengunarslys á sjó eiga sér stað



Af vefsíðu EMSA.

hefur stjórnsýsluleg lögsaga ekkert að segja. Mengun af völdum olíu sem barst nýlega frá olíuskipunum *Eriku* og *Prestige* hefur skaðað Atlantshafsstrendur fjölmargra landa í Evrópu gífurlega.

Þessi slys hafa orðið til þess að Evrópusambandið og aðildarríki þess hafa leitað við að auka siglingaöryggi og styrkja eigin lög og reglur. Til þess að lög og reglur hafi tilskilin áhrif þarf að búa svo um hnútana að unnt sé með skilvirkum hætti að safna og dreifa upplýsingum um ferðir skipa, um farmskrá skipa (einkum yfir hættuleg efni), öryggisskrár skipa og verndarmál.

Stoðlöggjöf – hið fullkomna tæki

Með Evróputilskipun um upplýsingakerfi bandalagsins fyrir umferð á sjó er aðildarríkjum gert að setja upp upplýsingakerfi tengd siglingaöryggi og ferðum skipa svo unnt sé að skiptast á upplýsingum með skilvirkum hætti.

Safeseanet var þróað sem tæki til að aðstoða aðildarríki ESB við að uppfylla þessar kröfur. Ítilskipuninni felast fjölmargar skyldur í tengslum við nothæft upplýsingakerfi sem öryggisnetið getur uppfyllt. Til dæmis:

- skipstjórar og útgerðarmenn verða að veita hlutaðeigandi lögbærum yfirvöldum ýmsar upplýsingar um skip þeirra;

- aðildarríki verða að setja upp tilskilinn búnað og grunnvirki til að meðhöndla slíkar tilkynningar; og
- aðildarríki þurfa að skiptast á rafrænum upplýsingum um skip og farm.

Notendavænt

Safeseanet tengir saman fjöldann allan af siglingayfirvöldum vítt og breitt um Evrópu sem hvert og eitt ræður yfir sínu eigin upplýsingateknikerfi og beitir sínum aðferðum við geymslu og aðgengi að upplýsingum. Safeseanet-kerfið nettengir öll þessi mismunandi gagnasöfn. Það heldur utan um upplýsingar með hjálp miðlægs gagnagrunns. Þessi gagnagrunnur (sem nú er rekin af Siglingaöryggisstofnun Evrópu í gagnamiðstöð framkvæmdastjórnarinnar í Lúxemborg) hefur að geyma tilvísanir í staðsetningu gagnanna – ekki í sjálf gögnin.

Sérhvert aðildarríki tilnefni lögbært yfirvald innanlands til að sjá um að kerfið starfi sem skyldi í þeirra landi. Siglingastofnun Íslands er þessi aðili hér á landi. Verkfræðistofan Samsýn hefur á þessu ári unnið að gerð íslenska hluta hugbúnaðarins sem heldur utan um upplýsingar sem varða Ísland. Stefnt er að því að kerfið verði tilbúið til notkunar fyrir árslok 2007. Upplýsingarnar sem færðar eru í skeytin eru fengnar frá ýmsum aðilum innanlands, svonefndum lögbærum yfirvöldum innanlands, svo sem strandarstöðvum og hafnaryfirvöldum.

Notendur sem hafa til þess heimild hafa aðgang að upplýsingunum (með hjálp sérstaks samskiptakerfis) í hinum miðlæga gagnagrunni til að finna gögn og afla upplýsinga frá viðkomandi aðila. Upplýsingarnar eru síðan sendar til þess sem óskaði eftir þeim.

Hægt er að senda skeytin yfir Netið með hjálp öruggs og áreiðanlegs samskiptakerfis. Fyrir milligöngu kerfisins má sjá gögn án þess að þau séu flutt, afrituð eða fjölfölduð. Veitendur upplýsinga geta sent ný skeyti til miðlægu skrárinnar þegar þeir vilja breyta eða uppfæra upplýsingar.

Kerfið er sveigjanlegt og notendavænt, aðgengilegt allan sólarhringinn og býður upp á skjót viðbrögð við hvers kyns óskum um gögn. Það er nægilega sveigjanlegt til að uppfylla kröfur í nýrri löggjöf eða ef nýir aðilar tengjast kerfinu. Notendur njóta öryggis fyrir tilstuðlan dulkóðunarkerfis sambærilegt því sem notað er í tengslum við greiðslukerfi á Netinu.

Sverrir Konráðsson tók saman.



Opnun tilboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lágsta tilboð	Fjöldi tilboða
26.09.06	Vestmannaeyjar – Básakersbryggja, stálþil	91.814.980	71.601.760	77,9	Íslenska gámafélagið	4
06.09.06	Húsavík – flotbryggja smábátahöfn	17.321.013	18.950.370	109,4	Króli ehf.	2

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Lög: Reglugerð um breytingu á reglugerð um stöðugleika ekjufarþegaskipa, nr. 551/2005	879/2006	23.10.06

Fréttamolar

Frumvarp um siglingavernd

Samgönguráðherra hefur lagt fram frumvarp til laga um breytingu á lögum um siglingavernd nr. 50/2004. Markmið frumvarpsins er einkum að innleiða eftirfarandi EES-gerðir:

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 725/2004 frá 31. mars 2004 um að efla vernd skipa og hafnaraðstöðu,

reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 884/2005 frá 10. júní 2005 um verklagsreglur við framkvæmd skoðana framkvæmdastjórnarinnar á sviði siglingaverndar,

tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/65/EB frá 26. október 2005 um að efla hafnavernd.

Breyting á hafnalögum

Samgönguráðherra hefur lagt fram frumvarp á Alþingi um breytingu á hafnalögum nr. 61/2003. Frumvarpið er samið á vegum nefndar sem samgönguráðherra skipaði 12. ágúst 2005 en í nefndinni sátu fulltrúar Hafnasambands sveitarfélaga, Landssambands íslenskra útvegsmanna, Sambands íslenskra kausþegaskipafélaga, hafnaráðs, Siglingastofnunar Íslands og samgönguráðuneytis.

Með núgildandi hafnalögum, nr. 61/2003, voru lögfest margvísleg nýmæli er varða rekstur hafna frá því sem áður var. Ber þar einna hæst þá breytingu að færa rekstur og umhverfi hafna nær öðrum atvinnurekstri með því að heimila fleiri rekstrarform hafna, minnka ríkisafskipti af rekstri, afnema samræmda gjaldskrá og taka upp það fyrirkomulag að hver höfn setji sér sína sérstöku gjaldskrá. Vegna þessara miklu breytinga var kveðið á um það í ákvæði til bráðabirgða IV í lögnum að skipa skyldi sérstaka endurskoðunarnefnd til að meta hvernig til hafi tekist við framkvæmd laganna og gera tillögur að nauðsynlegum breytingum og

kanna hvort og að hvaða marki raunveruleg samkeppni ríkir á milli hafna og jafnframt hvort ástæða sé til þess að skilgreina og skilja á milli hafna í samkeppni og hafna sem eru það ekki.

Þá var nefndinni falið að skoða sérstaklega hag þeirra hafna sem teljast mikilvægar í samgöngukerfi landsins, koma með tillögur



Frá Vestmannaeyjum. Mynd: Sævar Sæmundsson.

til úrbóta ef þörf krefur og skoða sérstaklega stöðu skuldugustu hafnanna og koma með tillögur til úrbóta telji hún ástæðu til. Um efni frumvarpsins vísast að öðru leyti til greinargerðar með frumvarpinu

Stöðugleiki ekjufarþegaskipa

Samgönguráðuneytið hefur sett reglugerð um breytingu á reglugerð, nr. 551/2005, um sérkröfur um stöðugleika ekjufarþegaskipa, nr. 879/2006. Með reglugerðinni er verið að innleiða ákvæði tilskipunar framkvæmdastjórnar 2005/12/EB frá 18. febrúar 2005 um breytingu á I. og II. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/25/EB um sérkröfur um stöðugleika ekjufarþegaskipa.

Reglugerðin tekur til allra ekjufarþegaskipa, í millilandasiglinum, í föstum áætlanarferðum til eða frá höfnum á Íslandi. Umrædd skip fullnægja þeim sérkröfum um stöðugleika sem settar eru fram í I. viðauka við reglugerðina, sem kveður á um að við beitingu þeirra skuli Siglingastofnun Íslands notast, eftir því sem við verður komið, við leiðbeinandi viðmiðunarreglur í II. viðauka við reglugerðina.

Niðurlagning úrskurðarnefnda á sviði siglinga

Samgönguráðherra hefur lagt fram frumvarp á Alþingi sem kveður á um að úrskurðarnefndir á sviði siglinga verði lagðar niður og verkefni þeirra færð til samgönguráðuneytis, þ.e. úrskurðarnefnd siglingamála og farþegastofnunar. Í greinargerð með frumvarpinu kemur fram að það horfir til aukinnar ráðdeildar í meðferð ríkisfjármuna auk þess sem það er í samræmi við meginreglu um að ráðherrar fari með yfirstjórn stjórnarmálefna.

Úrskurðarnefnd siglingamála

Nefndin starfar skv. 13. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og til hennar má kæra ákvarðanir Siglingastofnunar Íslands samkvæmt lögnum, t.d. um skirteinisútgáfu

alþjóðlegra skirteina til skipstjórnar og vélstjórnar, lágmarksmönnun og undanþágur.

Farþegastofnd

Í 20. gr. laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003 segir að leggja skuli farþegastofnd á skip ef leggja eigi skipi úr höfn án þess að það hafi gild viðeigandi skirteini samkvæmt reglum samkvæmt ákvæðum alþjóðsamþykktu og/eða samnings um Evrópska efna- og atvinnuleysisáttakinn eða skip er annars óhaffært á ferð skal leggja farþegastofnd á það. Ennfremur skuli leggja farþegastofnd á skip ef starfsmenn Siglingastofnunar Íslands eru hindraðir í störfum við framkvæmd eftirlits samkvæmt lögum þessum. Starfsmenn Siglingastofnunar geta lagt farþegastofnd á skip.

Í 24. gr. laganna segir að útgerðarmaður skips og skipstjóri geti kært farþegastofnd til farþegastofndar sem samgönguráðherra skipar til þriggja ára í senn. Farþegastofnd skipa fimm menn og jafnmargir til vara. Formaður skal fullnægja almennum dóm- araskilyrðum. Hinir fjórir nefndarmennirnir skulu búa yfir sérþekkingu á sviði siglinga eða skipatækni í samræmi við verksvið nefndarinnar. Farþegastofnd úrskurðar um gildi farþegastofndar.



Vitar

Eftirlit með og viðhald á vitum og búnaði þeirra



Haft er eftirlit með vitum allt árið en meginþungi viðhalds á vitabyggingum er á sumrin.

Strax í janúar hófu rafvirkjar Siglingastofnunar viðgerðir á búnaði og einnig var gert við veðurstöðina á Ingólfshöfða. Í apríl var farið í eftirlits- og viðhaldsferðir í vita á Snæfellsnesi og í maí voru það vitar á Austurlandi og Suðausturlandi, radióvitinn á Djúpavogi og radarsvari á Skeiðarársandi.

Á vormánuðum var settur upp búnaður fyrir sjálfvirkt auðkennikerfi skipa á Dalvík og sams konar búnaður fluttur úr Svalbarðseyrarvita í Hjalteyrarvita. Einng var sinnt eftirliti og viðhaldi á 14 baujum á Faxaflóa og Breiðafirði.

Síðla í júní hófst hringferð með skipinu Dröfn RE 35 og var í ferðinni sinnt eftirliti með og viðhaldi á búnaði vita á Breiðafirði, Vestfjörðum, Norðurlandi, Austfjörðum og Suðurlandi. Í Faxaskersvita var komið fyrir sérstökum ljósabúnaði (díóðuljós) í fyrsta sinn í vita hér við land. Alls var sinnt eftirliti með búnaði í 35 vitum í þeirri ferð. Í næstu ferð var sinnt eftirliti með búnaði 11 vita á Norðurlandi og endað á Langanesi.

Ekki var slegið slöku við í haust en þá var m.a. settur upp búnaður fyrir AIS í Grímsey, endurnýjaður stjórnþúnaður fyrir veðurstöð í Skarðsfjöruvita og settur upp fjargæslubúnaður fyrir Garðskagavita.

Siglingastofnun getur nú með fjargæslu fylgst með þremur vitum úr höfuðstöðvum stofnunarinnar í Kópavogi. Þeir vitar sem um ræðir eru Reykjanesviti, Garðskagaviti og Gróttuviti. Til fjargæslunnar er notaður sérstakur hugbúnaður eða vefur. Með því að skrá sig inn á vefinn geta starfsmenn stofnunarinnar fylgst með hvort búnaður vitanna er í lagi og gripið til viðeigandi ráðstafana sé svo ekki.

Í fjórða vitanum, Skarðsfjöruvita, er hægt í gegnum síma að komast inn á stjórn-tölvu vararafstöðvar vitans og kanna ástand búnaðarins. Komi upp bilun í vararafstöð er vitaverði gert viðvart á sjálfvirkan hátt með smáskilaboðum (SMS) í gegnum síma.

Í byrjun vetrar var m.a. flogið með þyrllu til að sinna eftirliti með búnaði vitanna á Þrídröngum og Geirfluglaskeri og farið í eftirlitsferðir í vita á Reykjanesi. Þar með lauk eftirliti og viðhaldi á búnaði vita sem ráðgert var að sinna á þessu ári. Alls var um 90 vita að ræða af þeim 104 sem landsvitakerfið samanstendur af. Aldrei hefur áður verið

sinnt eftirliti með búnaði svo margra vita á einu ári.

Múrað og málað

Sinnt var viðhaldi með byggingum 17 vita í sumar en það felur í sér t.d. múrviðgerðir, málun, sementskústun, fúavörn, ryðvörn, glerskipti og annað sem til fellur og betur mætti fara.

Vitavinnan hófst í Kálfshamarsvita snemma vors. Vorið byrjaði hlýtt og bjart fyrir norðan en það breyttist skyndilega í frost, rok og snjókomu. Svo kalt var orðið að fresta þurfti viðgerðum vegna veðurs. Krían og aðrir fuglar fóru líka illa út úr vorhretinu



Knarrarósviti.

Mynd: Ingvar Hreinsson.

og má segja að varp margra fugla hafi hrunið víða um land vegna kulda.

Á Vestfjörðum var sinnt viðhaldi á vitahúsi Svalvogavita, Ólafsvita, Langanesvita, Óshólavita, Arnarnesvita og Malarhornsvita.

Á Norðurlandi voru það Skarðsviti, Kálfshamarsviti og Hjalteyrarviti. Á Norðausturlandi og Suðvesturlandi voru Kópaskersviti, Rauðanúpsviti, Hraunhafnartangaviti, Rauðarhafnarviti, Grenjanesviti, Fontur á Langanesi, Álftanesviti og gamli vitinn á Garðskaga þússaðir og málaðir.

Skemmdarverk

Oft kemur fyrir að skemmdir eru unnar á vitum landsins. Krotað er á vitana, skotið á hurðir eða þeim sparkað upp og gluggar brotnir. Var viðhaldsvinna ekkert frábrugðin í sumar hvað þetta varðar.

Akranesvitinn var allur út sprautaður í öllum litum. Útihurðin í gamla vitanum á Garðskaga er reglulega brotin upp og skotið var á Knarrarósvita. Þar voru skemmdar rúður í vitanum og ljóshúsinu. Við skotárásina kvarnaðist úr linsu vitans en hún slapp sem betur fer að öðru leyti.

Ekki var sinnt viðhaldi með vitabyggingum af sjó í sumar en ætlunin er að fara í langan sjótúr næsta sumar.

Nýr starfsmaður



Jón Ágúst Þorsteinson, sérfræðingur á hafnasviði. Jón Ágúst er fæddur á Akranesi árið 1962. Hann lauk

BA prófi í rekstrarhagfræði frá Rockford College í Illinoi í Bandaríkjunum árið 1987. Áður en Jón Ágúst kom til starfa hjá Siglingastofnun rak hann eigið fyrirtæki í framleiðslu sjávarafurða.

Jón Ágúst er kvæntur Sigríði Sigurðardóttur og eiga þau þrjú börn á aldrinum 8–16 ára.

Jón Ágúst er kvæntur Sigríði Sigurðardóttur og eiga þau þrjú börn á aldrinum 8–16 ára.

Frh. af bls. 3.

Síðustu verkefni Pers Bruun á íslenskum vettvangi fölust í undirbúningi að ráðstefnunni Second International Coastal Symposium in Iceland sem haldin var á Höfn í Hornafirði árið 2005. Hálfu ári áður en ráðstefna var haldin veiktist hann og gat því ekki sótt hana og upp frá því fór heilsu hans mjög hrakandi en fram að þessu hafði hann haldið starfsorku sinni furðu vel þegar haft er í huga hve aldraður hann var orðinn.

Bruun var leiftrandi mælskur og fór oft á kostum í tali sínu. Eljusemin var eitt megineinkenna Pers Bruun, sama hvenær komið var að honum. Hann taldi ekki eftir sér ferðalög og fór stundum nokkrum sinnum kringum hnöttinn á ári og kom fyrir að hann bar svo hratt yfir að hann vissi ekki rétt vel á hvaða flugvelli hann var staddur þá stundina. Jafnvel eftir að hann var orðinn gamall tókst hann á hendur löng og erfið ferðalög víðs vegar um heiminn. Hann gaf sig algerlega á vald þeim verkefnum sem hann var að sinna.

Per Bruun varð náinn heimilisvinur okkar hjóna. Heimili okkar varð honum athvarf, þar varpaði hann grímunni og lét gamminn geysa. Þá var á gestabekk í húsi okkar skemmtilegi öðlingsmaðurinn Per frá Skagen en hinn heimsþekkti próffessor lét ekki sjá sig. Ísland átti rík itök í honum og ferðum sínum hingað hin síðari ár þótti honum hvergi betra að koma en í Hornafjörð þar sem vinir mættu okkur og tóku frábærlega vel á móti okkur.

Gísli Viggósson



*Starfsfólk Siglingastofnunar
óskar landsmönnum öllum
gledilegra jóla og farsældar á komandi ári*