



Til sjávar

1. og 2. tbl. 7. árg. apríl 2003 Fréttabréf Siglingastofnunar

Samgönguáætlun 2003-2006

Fyrsta fjögurra ára samgönguáætlunin

Nýlega voru samþykktar á Alþingi þingsályktunartillögur um tólf ára samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014 og fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006. Þær fylgja í kjölfar samþykktar á lögum um samgönguáætlun nr. 71/2002, sem tóku gildi 17. maí 2002 og markmið þeirra laga er að samræma áætlanagerð við framkvæmdir og rekstur í samgöngumálum með sérstakri samgönguáætlun.

taka tillit til umhverfis, öryggis og taka mið af því að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og skal forgangsriðun byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum. Áætlunin skal endurskoðuð á fjögurra ára fresti og haustið 2006 á samgönguráðherra á nýjan leik að leggja fram tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun árinna 2007-2018.

útgjalda eftir einstökum framkvæmdum, rekstri, þjónustu og viðhaldi eftir því sem við á. Áætlunin skal endurskoðuð á tveggja ára fresti og haustið 2004 á samgönguráðherra að leggja fram tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008.

Hér á eftir verður gerð grein fyrir efni þessara nýju þingsályktana um samgönguáætlun að því marki sem snýr að verkefnum sem heyra undir Siglingastofnun Íslands.

Samgönguáætlun 2003-2014

Í áætluninni kemur fram að í henni felst:

a. **stefnumótun** í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að, þ.e.:

* **greiðari samgöngur** með bættu aðgengi að samgöngum og aukinni afkastagetu samgöngukerfisins með því að byggja upp grunnnet með áætlun um röð framkvæmda, aukinni þjónustu í grunnnetinu, bæta skipulag almenningssamgangna og auka upplýsingaþjónustu við almenning. Í fjögurra ára áætluninni kemur fram að vinna eigi að rannsóknnum og þróun á viðmiðum og líkönnum til þess að meta samgöngukerfið og árangur af samgönguáætlun. Tryggt verði að Ísland hafi fullan aðgang að gervihnattakerfum sem komið verður upp til staðsetningar á sjó, landi og í lofti. **Frh. á bls. 2.**



Samkvæmt lögum um samgönguáætlun á samgönguráðherra á fjögurra ára fresti að leggja fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun til næstu 12 ára, sem tekur til fjáröflunar og útgjalda til flugmála, vegamála, siglingamála og reksturs samgöngustofnana. Þar á að marka stefnu fyrir allar greinar samgangna, skilgreina grunnkerfi samgangna, gera grein fyrir ástandi og horfum í samgöngum í landinu,

Samgönguáætlun skiptist í þrjú fjögurra ára tímabil og samkvæmt lögum um samgönguáætlun á samgönguráðherra að leggja á fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um áætlun til fjögurra ára sem hefur að geyma áætlun hvers ár fyrir Flugmálastjórn Íslands, Siglingastofnun Íslands og Vegagerðina og skiptist í flugmálaáætlun, siglingamálaáætlun og vegáætlun. Gerð er grein fyrir fjáröflun og sundurliðun

Vökulögin falla úr gildi

Breytingar á lagaákvæðum um vinnutíma sjómanna í sjómannalögum og lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa leysa af hólmi vökulögin frá 1921. **Sjá bls. 10.**

Öryggi í höfnum

Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur verið gefinn út fræðslupésinn Öryggi í höfnum. Í honum er fjallað um forvarnir, björgunar- og öryggisbúnað hafna o.fl. **Sjá bls. 11-12.**

1
Samgöngu-
áætlun

5
Skipa-
stóllinn

6
Ferjulægi
við
Bakkafjöru

8
Viðtal við
Per Bruun

10
Vökulögin
úr
gildi

11
Öryggi
í
höfnum

14
Rekstur
Siglinga-
stofnunar



Samgönguáætlun 2003-2006

* **hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri** samgangna með því að nýta kosti markaðsaflanna, tryggja eðlilegt samkeppnisumhverfi með útboðum, sanngjarnri og skilvirkri gjaldtöku af samgöngukerfinu með tilliti til jafnræðis samgöngugreina og notenda samgangna.

* **umhverfislega sjálfbærar samgöngur** með því að umhverfisáhrifum samgangna verði haldið innan ásættanlegra marka og verði aðgerðir að því marki t.d. fólgnar í nýtingu umhverfisvænna orkugjafa eins og vetnis, að vera í fararbroddi í fullgildingu alþjóðlegra samþykktu um mengun sjávar og stefna að gildistöku alþjóðlegra reglna sem takmarka losun efna frá skipum. Í fjögurra ára áætluninni kemur jafnframt fram að eflar verði hvers konar rannsóknir sem stuðla að umhverfisvænni samgöngum, farið verði yfir skattlagningu á eignarhaldi og notkun flugvéla, skipa og bifreiða með tilliti til umhverfisáhrifa þeirra í samráði við fjármálaráðuneytið, skilgreind verði líffræðilega mikilvæg hafsvæði og settar reglur um siglingar þar í samráði við umhverfisráðuneytið og að leitað verði leiða til þess að farga skipum sem komin eru úr notkun.

* **öryggi í siglingum** verði eins og það gerist best með öðrum þjóðum með því að innleiða reglur Siglingastofnunar Evrópu (EMSA) og taka frá byrjun virkan þátt í starfsemi hennar, fækka slysum á sjó í samræmi við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda sem Alþingi samþykkti 2001 og vinna áfram að þeim málum á vettvangi samgönguáætlunar, koma á fót vaktstöð siglinga til að annast

leiðsögu- og öryggisþjónustu fyrir skip sem fara um íslenska efnahagslögsögu og leggja áherslu á öryggismál í höfnum, bæði við forgangsröðun verkefna og við hönnun, framkvæmdir og rekstur mannvirkja. Í fjögurra ára áætluninni kemur jafnframt fram að eflar verði hvers konar rannsóknir sem stuðla að geta að auknu öryggi í samgöngum, unnið verði að rannsóknum sem stuðla að minni hættu á að skipum hvolfi og þær tengdar upplýsingum um veður og sjólag.



Suðureyri við Súgandafjörð.

Ljósmynd: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir.

b. **skilgreining** á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur. Það nær til allra byggðakjarna með um það bil 100 íbúa eða fleiri og þeirra staða sem eru mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðamennsku og flutninga til og frá landinu.

Hafnir, þar sem árlega fara meira en 10 þúsund tonn af vörum eða þar sem landað er meira en 8 þúsund tonnum af sjávarafli teljast til grunnnetsins, en þær eru:

Grundartangi, Akranes, Snæfellsbær (Rif og Ólafsvík), Grundarfjörður, Stykkishólmur, Vesturbyggð (Patreksfjörður), Bolungarvík, Ísafjarðarbær (Ísafjörður), Skagaströnd, Skagafjörður (Sauðárkrúkur), Siglufjörður, Ólafs-

fjörður, Dalvíkurbyggð (Dalvík), Akureyri, Húsavík, Raufarhöfn, Þórshöfn, Vopnafjörður, Seyðisfjörður, Fjarðabyggð (Norðfjörður, Eskifjörður og Reyðarfjörður), Fáskrúðsfjörður, Djúpvogur, Hornafjörður, Vestmannaeyjar, Þorlákshöfn, Grindavík, Sandgerði, Reykjanesbær (Keflavík/Njarðvík), Hafnarfjörður og Reykjavík.

Hafnir utan grunnnets eru Snæfellsbær (Arnarstapi), Dalabyggð (Búðardalur), Reykhólar, Vesturbyggð (Brjánslækur, Bíldudalur), Tálknafjörður, Ísafjarðarbær (Þingeyri, Flateyri, Suðureyri), Súðavík, Norðurfjörður, Drangnes, Hólmavík, Hvammstangi, Blönduós, Skagafjörður (Hofsós, Haganesvík), Dalvíkurbyggð (Árskógssandur), Hjalteyri, Hrísey, Grenivík, Grímsey, Kópasker, Borgarfjörður eystri, Bakkafjörður, Stöðvarfjörður, Breiðdalsvík, Vogar og Kópavogur.

c. **áætlun** um fjáröflun til samgöngumála. Fjallað er á um hversu mikið fjármagn skuli varið til siglingamála á hverju fjögurra ára tímabili ári fyrir sig. Verkefni Siglingastofnunar eru fjármögnuð með sértekjum og sérstökum gjöldum eins og skipagjaldi, vitagjaldi og sérstöku vörugjaldi til Hafnabótasjóðs (sem hætt verður að innheimta 1. júlí 2004 samkvæmt nýjum hafnalögum), auk framlaga úr ríkissjóði.

Fjallað er um útgjöld rekstrar- og stofnkostnaðar hvers málaflökks fyrir sig, þ.e. yfirstjórn, vitar og leiðsögukerfi, skipaskoðun, vaktstöð siglinga, hafnir, lendingarbætur, ferjubryggjur, sjóvarnargarðar, öryggismál sjófarenda, þjónustusamningar um öryggismál, rannsóknir, þróun, minjar og saga.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2, 200 Kópavogur
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060
Vefsíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is

Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Ljósmynd á forsiðu frá Reykjavíkurbíó tók Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir.

Ljósmynd af Per Bruun á bls. 8 tók Kristján Sveinsson.
Ljósmynd á bls. 4: Bergsteinn Gizurarson.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Samgönguáætlun 2003-2006

d. **yfirlit** um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds og ný framkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála. Áætlunin hefur að geyma yfirlit um útgjöld ríkissjóðs til framkvæmda í einstökum höfnum á hverju fjögurra ára tímabili.

Í fyrsta skipti er samþykkt sérstök siglingamálaáætlun sem tekur til allra verkefna sem Siglingastofnun á að annast og kemur í stað hafnaáætlunar, sjóvarnaáætlunar og langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda til næstu fjögurra ára.

Verkefni Siglingastofnunar

eru fjármögnuð með sértekjum og sérstökum gjöldum eins og skipagjaldi, vitagjaldi og sérstöku vörugjaldi til Hafnabótasjóðs, auk framlaga úr ríkissjóði. Tekjur samkvæmt þessum liðum eru áætlaðar fyrir hvert ár fyrir sig frá 2003 til og með 2006, alls 2.105 millj. kr. á árinu 2003. Fyrirséðar eru breytingar á þessum áætlunum annars vegar með samþykkt nýrra laga um eftirlit með skipum þar sem fyrirkomulag skipagjalda mun breytast frá 1. janúar 2004 þannig að helmingur skipagjaldsins verður skattur sem lagður verður á hvert brúttótonn skips sem er á skipaskrá og jafnframt innheimt þjónustugjald fyrir hverja skoðun eftirlitsmanna Siglingastofnunar á skipum. Hins vegar er með nýjum hafnalögum sem taka eiga gildi 1. júlí 2003 kveðið á um að hætt skuli innheimtu sérstaks vörugjalds til Hafnabótasjóðs 1. júlí 2004.

Fjallað er á um hversu mikið fjármagn skuli varið til siglingamála á hverju ári fyrir sig, þ.e. 2.105 millj. kr. á árinu 2003, sem skiptist í rekstur, þjónustu, stofnkostnað og afborganir af framkvæmdum sem fjármagnaðar voru með lánnum. Fjárveitingar til rekstrar og þjónustu felast í:

Yfirstjórn

Fjárveitingar árið 2003 eru áætlaðar 186,1 millj. kr., 199,1 árið 2004, 202,4 millj. kr. árið 2005 og 205,7 millj. kr. árið 2006. Undir þetta fellur stjórnsýsla og yfirstjórn þeirra verkefna sem Siglingastofnun annast, t.d. gerð, umsjón og eftirlit með

framkvæmd siglingamálaáætlana, undirbúningur laga og reglugerða á starfssviði Siglingastofnunar og kynning á efni þeirra, ýmis mál er tengjast atvinnuréttindum, áhöfnum, skipsbúnaði, lögskráningu og fræðslu um öryggismál, umsagnir um dómsmál og stefnumótun á sviði stofnunarinnar í samvinnu við samgönguráðuneyti og Alþingi. Gert er ráð fyrir lítið eitt vaxandi umsvifum í rekstri í takt við aukningu á skipaumferð og mörkuðum tekjum.

Vitar og leiðsögukerfi

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 105 millj. kr., 108,7 árið 2004, 110,3 millj. kr.



Engeyjarvíti. Ljósmynd: Kristján Sveinsson.

árið 2005 og 112 millj. kr. árið 2006. Hér er átt við rekstur og viðhald upplýsingakerfis um veður og sjólag og landsvítakerfisins sem eru leiðbeiningar á almennum siglingaleiðum og eftirlit með rekstri hafnarvita sem eru í eigu sveitarfélaga og vísa leið til hafna. Samgönguáætlun miðar við að umfang þessarar starfsemi verði svipað og verið hefur, en meiri áhersla verði lögð á áframhaldandi þróun upplýsingakerfisins um veður og sjólag á kostnað hefðbundins vitareksturs.

Skipaskoðun

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 115 millj. kr., en annars 117,3 millj. kr. á ári. Fyrirkomulag gjaldtöku fyrir skipaskoðun mun breytast með nýjum lögum um eftirlit með skipum sem taka gildi 1. janúar 2004. Um er að ræða lögbundnar aðalskoðanir með skipum, skyndiskoðanir með skipum og eftirlit með nýsmíðum, breytingum á gömlum skipum og innflutningi skipa. Jafnframt er Ísland aðili að alþjóðasamningi um hafnarrikiseftirlit og annast á grundvelli þess eftirlit með ástandi og mönnum erlendra farþega- og flutningaskipa. Í samgönguáætlun er miðað við að umfang skipaskoðunar verði svipað og verið hefur.

Vaktstöð siglinga

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 158,1 millj. kr., en annars 185,8 millj. kr. á ári. Nýlega voru samþykkt á Alþingi lög um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 sem miða að því að tryggja öruggar siglingar í íslenskri lögsögu, öryggi skipa, farþega og áhafna og efla varnir gegn mengun sjávar. Siglingastofnun fer með framkvæmd laganna og er heimilt að bjóða út rekstur stöðvarinnar, en fram til þessa hefur Gufunes verið langstærsta strandarstöð landsins með fjölda sérhæfðra starfsmanna. Verkefni vaktstöðvarinnar munu verða margvísleg á sviði öryggis- og fjarskiptaþjónustu við skip. Nú er í gildi samningur við Landsímamann um rekstur strandarstöðvanna.

Öryggi sjófarenda

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 15 millj. kr., en annars 20,4 millj. kr. á ári. Undanfarin ár hefur verið unnið eftir langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda fyrir árin 2001-2003 og samþykkt var á Alþingi í maí 2001. Ástæður hennar má rekja til þeirrar staðreyndar að slysa á sjó hafa verið alltof tíð, kostnaður þjóðfélagsins af þeim hár. Markmiðið er að slysum til sjós fækki. Hér er lagt til að áfram verði byggt á þessum hugmyndum og unnið eftir sérstakri áætlun í öryggismálum sjómanna sem verði hluti samgönguáætlunar.

Frh. á bls. 4.



Frh. af bls. 3.

Þjónustusamningar um öryggismál

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 133,4 millj. kr., en annars 111,5 millj. kr. á ári. Á ársfundi Slysavarnafélagsins Landsbjargar sem haldinn var á Akureyri í maí 2001 voru undirritaðir fimm samstarfssamningar milli félagsins og samgönguráðuneytisins sem fólust í því að tiltekin þjónusta var keypt af félaginu og Siglingastofnun falið að hafa umsjón með og annast almennt eftirlit. Samningar þessir lúta að starfsemi Slysavarnaskóla sjómanna, tilkynningarskyldu skipa, Þjálfunar- og fræðslumiðstöð að Gufuskálum og björgunarbátum Slysavarnafélagsins Landsbjargar.

Hafnir, líkantilaunir og grunnkort

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 17,5 millj. kr., en annars 20,4 millj. kr. á ári. Hér er átt við gerð grunnkorta af höfnum, líkantilaunir og rannsóknir er tengjast beint ákveðnum framkvæmdum í höfnum.

Rannsóknir og þróun

Til þeirra eru áætlaðar fjárveitingar árið 2003 40 millj. kr., en annars 51 millj. kr. á ári. Með rannsóknum er átt við öflun ýmissa grunnupplýsinga, mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og réttum ákvörðunum við val á lausnum við mannvirkjagerð. Jafnframt verður sinnt dýptarmælingum, botnrannsóknum og rannsóknum á efnisflutningum, m.a. vegna brimrofs við strendur. Helstu rannsóknir sem unnið verður að á næstu fjórum árum verður m.a.: hafnar- og strandrannsóknir, öldufarsrannsóknir, umhverfisrannsóknir, siglingaleiðir, áhættumat minni fiskiskipa í hættulegum öldum, sjávarföll og sjávarflóð, gagnagrunnur fyrir upplýsingakerfi Siglingastofnunar, öryggi sjófarenda, vatnsþéttleiki skipa, hleðsla og ofhleðsla smábáta, loftflæði til aðalvéla skipa og hávaðarannsóknir í skipum.

Minjavernd og saga

Til þeirra eru áætlaðar fjárveitingar árið 2003 5 millj. kr., 15,3 millj. kr. árið 2004 og síðan 20,4 millj. kr. á ári. Í lok árs 2002 var lokið við ritun og útgáfu sögu vita á Íslandi frá upphafi vitareksturs til

samtímans. Næst stendur fyrir dyrum að ráðast í ritun sögu hafnargerðar á Íslandi og síðan er stefnt á að halda til haga sögu annarra verkefna sem stofnunin fæst við, svo sem skipaskoðun og öryggismál sjómanna. Jafnframt fellur hér undir að koma upp upplýsingaskiltum um sögu merkra vita, verstöðva, lendingarstaða og hafnarmannvirkja og varðveisla slíkra mannvirkja og annarra minja.

Fjárveitingar til stofnkostnaðar felast í tækjum og búnaði fyrir skrifstofu og sérhæfðan búnað til mælinga og rannsókna, vita- og leiðsögukerfi vegna endurbýgginga á vitum og að setja um móttakara fyrir sjálfvirk alþjóðlegt upplýsingakerfi um ferðir skipa (AIS), í lendingarbætur vegna styrkja til einstaklinga, fyrirtækja og sveitarfélaga til framkvæmda utan skilgreindra



hafnarsvæða til framkvæmda þar sem útgerð og ferðaþjónusta er stunduð í atvinnuskyni, í ferjubryggjum vegna viðhalds og endurgerð hafnarmannvirkja utan skilgreindra hafnarsvæða þar sem ríkið styrkir ferjusiglingar. Stærstu liðir í stofnkostnaði eru hafnarframkvæmdir og sjóvarnagarðar:

Hafnarframkvæmdir

Hafnir í grunnnetinu eru 33 og báta- og smábátahafnir utan grunnnetsins eru 26. Til framkvæmda í höfnum í grunnneti eru áætlaðar fjárveitingar árið 2003 996 millj. kr., 1.239,6 árið 2004, 1.197,6 árið 2005 og 930,0 árið 2006 eða samtals 4.363,2 millj. kr. á öllu tímabilinu. Í áætluninni er sundurliðun um framkvæmdir í einstökum höfnum á hverju ári fyrir sig.

Til framkvæmda í höfnum utan grunnnets eru áætlaðar fjárveitingar árið 2003 52,5 millj. kr., 40,8 árið 2004, 101 árið 2005 og 95,7 árið 2006 eða samtals

290 millj. kr. á tímabilinu. Í áætluninni er sundurliðun um framkvæmdir í einstökum höfnum á hverju ári fyrir sig.

Sjóvarnagarðar

Áætlaðar fjárveitingar árið 2003 eru 102,5 millj. kr., 74,7 árið 2004, 103 árið 2005 og 111,3 árið 2006. Lög um sjóvarnir nr. 28/1997 sem tóku gildi 1. janúar 1998 eru fyrstu löggin á þessu sviði. Í endurskoðaðri yfirlitsskýrslu um sjóvarnir frá október 2002 hefur verkefnum verið raðað í forgangs röð A, B og C. Framkvæmdum í flokki A er lokið. Í fjögurra ára samgönguáætlun eru aðallega um framkvæmdir samkvæmt B og C flokki og er miðað við að unnið verði að sjóvörnum í 40 sveitarfélögum á tímabilinu fyrir samtals 428 millj. kr. Í áætluninni er sundurliðun um framkvæmdir í einstökum sveitarfélögum á hverju ári fyrir sig.

Skýrslur um framkvæmdir

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun á samgönguráðherra með sama hætti og verið hefur að leggja fyrir Alþingi skýrslu um framkvæmdir næstliðins árs og verður því slík skýrsla lögð fram á Alþingi árið 2004 um framgang áætlunarinnar og framkvæmdir ársins 2003.

Samgönguráð

Samgönguráð hefur yfirsýningu um gerð samgönguáætlunar, en þar sitja flugmálastjóri, siglingamálastjóri og vegamálastjóri, auk fulltrúa ráðherra sem er formaður ráðsins. Samgönguráð á að hafa samráð við hagsmunaaðila eins og ástæða þykir til hverju sinni.

Samgönguþing

Til að veita ráðgjöf og leiðbeiningar við gerð samgönguáætlunar skal samgönguráð standa fyrir samgönguþingi, en til þess skal öllum helstu hagsmunaaðilum samgöngumála boðið. Slíkt þing hefur ekki verið haldið, en þar á að gera grein fyrir fyrirhuguðum forsendum og markmiðum áætlunarinnar.

Í 2. tbl. 6. árg. *Til sjávar* var ítarleg umfjöllun um lög um samgönguáætlun nr. 71/2002.



Skipastóllinn

Færri skip en fleiri brúttótonn



Samkvæmt lögum um skráningu skipa heldur Siglingastofnun Íslands aðalskipaskrá yfir öll skráningarskyld skip, 6 metrar að lengd og lengri. Fyrsta janúar 2003 voru 2.408 skip á aðalskipaskrá Siglingastofnunar Íslands. En voru 2.465 árið 2002. Undanfarin ár hefur skipum á aðalskipaskrá fjölgað en að þessu sinni fækkað í íslenska skipafлотanum um 56 opna báta og 1 þilfarsskip. Þrátt fyrir fækkun skipa hefur flotinn stækkað um tæp 5.000 brúttótonn, úr 238.493 tonnum árið 2002 í 243.249 tonn í ár. Skýringuna er m.a. að finna í stórum skipum sem skráð voru á árinu. Þilfarsskip á skrá eru samtals 1.135 og brúttótonnatala þeirra er 235.775. Opnir báta eru samtals 1.273 og brúttótonnatala þeirra er 7.473.

Nýskráningar og afskráningar

Frumskráð voru á árinu 34 þilfarsskip, 7 þilfarsskip

voru endurskráð en 2 opnum vélbátum var breytt í þilfarsskip.

Átján opnir báta voru nýskráðir á árinu 2002, 9 voru frumskráðir og aðrir 9 báta endurskráðir.

Heildarfjöldi nýskráninga er því 61 þilfarsskip og opnir báta.

Sé litið til afskráninga voru 44 þilfarsskip afskráð og 72 opnir báta auk þeirra tveggja sem breytt var í þilfarsskip.

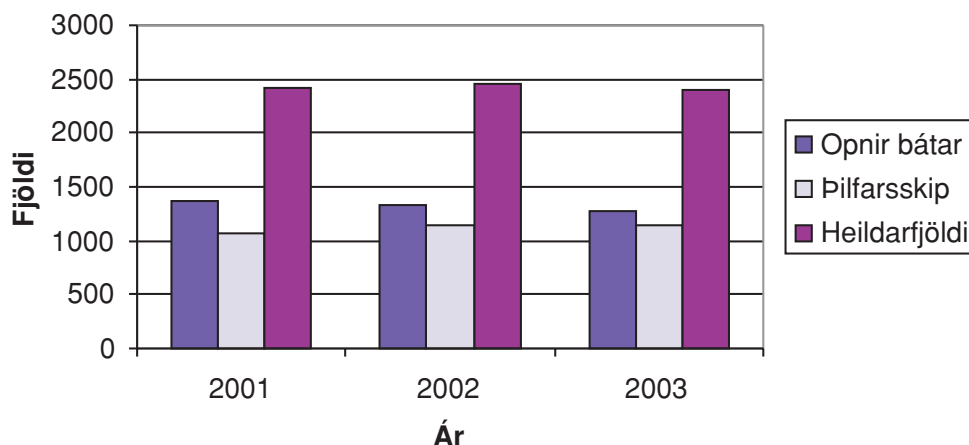
Afskráningar voru þannig samtals 118.

Fengsæll og Síldin

Elsta þilfarsskipið á skrá er Fengsæll ÍS 83, smíðað 1931 og elsti opni vélbáturinn er Síldin SH 650 sem var smíðaður árið 1860.

Í skrá yfir íslensk skip og báta sem gefin er út árlega er að finna auk upplýsinga um breytingar á skipafлотanum ítarlegar tæknilegar upplýsinga um hvert skip, eiganda þess, heimahöfn o.fl.

Íslensk skip og báta 2001-2003



Hafnarrikiseftirlit

85 skip skoðuð



Í samræmi við ákvæði Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit (Paris MOU) var að venju haft eftirlit með erlendum kaupskipum sem komu til íslenskra hafna á síðasta ári. Af þeim 365 skipum sem hingað komu voru 85 skoðuð eða 26%.

Skipin voru frá 28 þjóðríkjum, fjögur þeirra voru sett í farbann. Markmið Parísarsamkomulagsins er að koma í veg fyrir siglingar skipa sem uppfylla ekki alþjóðakröfur um öryggi, aðbúnað, og hollustuhætti áhafna, atvinnuréttindi þeirra og mengun frá skipum.

Gerðar voru 112 athugasemdir og aðrar 118 athugasemdir teknar út samkvæmt ábendingum annarra aðildarríkja.

Margir þættir hafa áhrif á hvaða skip eru tekin til skoðunar. M.a. er litið til þess hvort athugasemdir hafi verið gerðar á skipinu í fyrri hafnarrikisskoðun þar sem ákvæðinn frestur hefur verið gefinn til úrbóta og er stuðst við upplýsingar úr gagnagrunni Parísarsamkomulagsins í þessu sambandi. Mikilvægt er að góð samskipti séu við hafnarverði og hafnsögumenn og að ábendingar berist til hafnarrikiseftirlitsins ef þeir komast að

því við dagleg störf sín að skip er vanbúið með einum eða öðrum hætti.

Ísland hefur verið fullgildur aðili að samkomulaginu frá 1. júlí 2000 en alls eru aðildarríkin 19. Í samræmi við ákvæði Paris MOU er aðildarríkjunum gert að skoða árlega a.m.k. 25% þeirra kaupskipa sem koma til íslenskra hafna. Tvær skoðunarherferðir voru gerðar á vegum samkomulagsins. Önnur um atvinnuréttindaskírteini, STCW-skírteini, og hin um ISM-gæðakerfið sem tók gildi 1. júlí 2002.



Rannsóknir á ferjulægi á Bakkafjöru



Aðdragandi Bakkafjörurannsóknna er sá að um miðjan mars 2003 skilaði

starfshópur samgönguráðherra um samgöngur til Vestmannaeyja skýrslu sinni til ráðherra. Hópurinn hafði þá starfað um 10 mánaða skeið og kannað þá valkosti sem til greina koma til að bæta samgöngur milli lands og Eyja. Þar á meðal er bygging ferjulægis á Bakkafjöru og rekstur ferju á milli Vestmannaeyja-hafnar og ferjulægisins sem þykir einna álitlegastur þeirra úrræða sem koma til greina til að stytta ferðatíma milli Vestmannaeyja og lands.

Það er verkefni hafnasviðs Siglingastofnunar að gera þær frumrannsóknir sem nauðsynlegar eru til þess að hægt sé að skera úr um það hvort unnt sé að byggja hafnarmannvirki á Bakkafjöru og halda úti ferju á áformaðri ferjuleið og ennfremur að gera tillögur um gerð mannvirkisins og áætla kostnað við það. Í þessari grein verður tæpt á meginatriðum þeirra rannsókna sem þegar er búið að gera og gerð grein fyrir því sem framundan er á þessum vettvangi auk þess sem lýst er því mannvirki sem til greina kemur að byggja.

Upphaf Bakkafjörurannsókna er að rekja til þess að á 126. lögjafarþingi 2000–2001 samþykkti Alþingi þingsályktunartillögu um að fela Siglingastofnun Íslands að kanna hvort unnt væri að stytta siglingatíma Vestmannaeyjaferju með því að byggja ferjuaðstöðu á Bakkafjöru og var vísað til þess að reynsla hefði þegar fengist af hönnun og byggingu hafnarmannvirkja á suðurströndinni, þ.e. í Grindavík og á Höfn í Hornafirði, sem nýta mætti í þágu þessa verkefnis. Var gert ráð fyrir því í þingsályktunartillögunni að þessar undirbúningsrannsóknir tækju a.m.k. þrjú ár og að árlegur kostnaður þeirra vegna yrði um 10 milljónir króna. Siglingastofnun lagði fram óskir um þetta framlag fyrir árið 2002, en það fékkst ekki og varð því að takmarka rannsóknir við það sem unnt var að gera fyrir almennt rannsóknarfé stofnunarinnar. Á fjárlögum ársins 2003 er sérstök fjárveiting til rannsókna á öldufari og straumum fyrir

suðurströndinni, samtals 5 milljónir króna. Í samgönguáætlun fyrir árin 2003–2006, sem Alþingi samþykkti nýverið, er lögð sérstök áhersla á rannsóknarverkefni tengd suðurströndinni og við það miðað að framlög til rannsókna verði aukin um 10 milljónir króna á ári.

Ef áformuð fjárframlög berast og ekkert óvænt verður til að breyta rannsóknáætlunum standa vonir til þess að haldþætt niðurstöður liggi fyrir í lok ársins 2005.

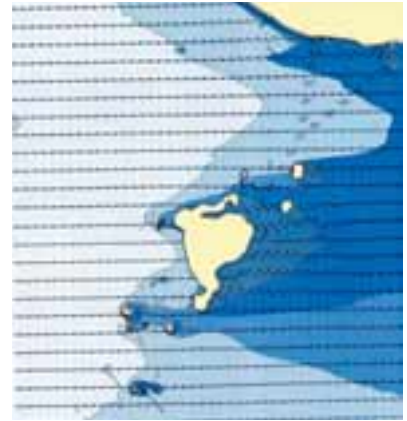
Ölduhæð, öldufar og öldufarsreikningar fyrir siglingaleið milli Vestmannaeyja og Bakkafjöru

Ölduhæð undan suðurströnd Íslands er með því mesta sem gerist. Þannig hefur mælst tæplega 17 m há kennialda (meðaltal hæstu alda) og hæsta alda yfir 25 m á öldudufli við Surtsey. Þekking á öldufari (hæð öldu, sveiflutidni og stefnu) er því bráðnauðsynleg þegar hugað er að gerð hafnarmannvirkja á suðurströnd Íslands eða skipum beint á siglingaleiðir að ströndinni. Þessarar þekkingar er aflagð með öldumælingum og þær mælingar, ásamt úrvinnslu úr ölduspám, mynda grunn svokallaðra öldufarsreikninga, en þeir eru notaðir til að segja fyrir um öldufar. Hagnýtt gildi slíkra útreikninga er mikið, meðal annars eru þeir notaðir til að segja fyrir um líklegar frátafir skipa frá siglingum að tilteknum hafnarmannvirkjum.

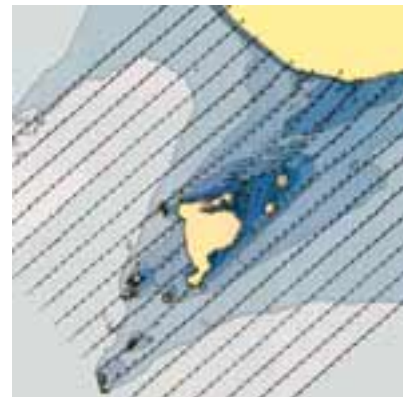
Á hafnasviði Siglingastofnunar hafa verið gerðir öldufarsreikningar fyrir siglingaleið milli Vestmannaeyja og Bakkafjöru, enda eru slíkir reikningar ein meginforsenda þess að unnt sé að meta það hvort unnt verði að byggja ferjulægi á Bakkafjöru og halda úti ferju milli Vestmannaeyja og Bakka með nægilegu öryggi og án óhóflegra frátafa.

Öldufarsreikningarnir voru gerðir fyrir fimm áttir (V, VSV, SV og SA) og fyrir nokkrar mismunandi sveiflutidnir öldunnar. Niðurstöðurnar voru fengnar í stökum reiknipunktum á siglingaleiðinni en til glöggvunar eru þær útfærðar hér á myndum af hafsvæðinu í kringum Vestmannaeyjar með jafnhæðarlínum öldu og stefnuörvum þannig að unnt er að lesa úr því hvernig ölduhæðin dreifist.

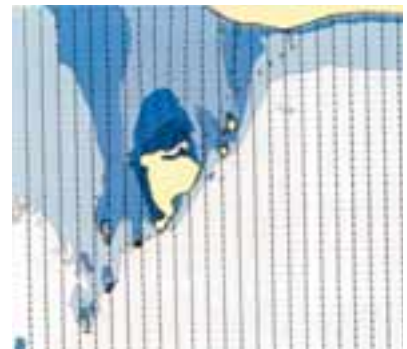
Örvarnar á myndunum sýna stefnu



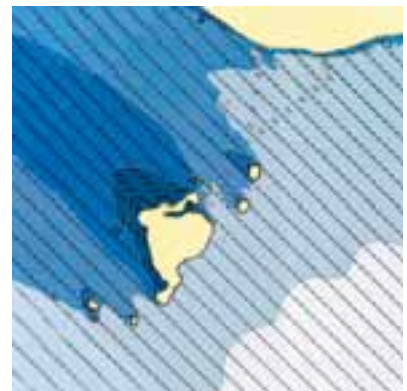
Mynd 1: 98% alda úr vestri.



Mynd 2: 98% alda úr suðvestri.



Mynd 3: 98% alda úr suðri.



Mynd 4: 98% alda úr suðaustri.



öldunnar og eftir því sem ölduhæð lækkar verður blái liturinn dekkri. Sjá má að Vestmannaeyjar skýla leiðinni frá Eyjum upp að Bakkafjöru verulega, en minnst þó í suðvestanátt.

Í þeim grunnáætlunum sem fylgt hefur verið við þróun ferjulægis á Bakkafjöru hefur verið miðað við það að ferja gæti siglt að læginu í allt að 3,5 m hárrí kenniöldu á 10 m dýpi á siglingaleiðinni að höfninni. Öldufarsreikningar leiða í ljós að miðað við þessar forsendur verða frátafir Bakkaferju frá siglingum vegna veðurs og sjólags um 1,8% yfir árið að jafnaði en 3,4% yfir vetrarmánuðina, þ.e. tímabilið frá október til mars.

Ferjulægi á Bakkafjöru – staðsetning og gerð

Undan Bakkafjöru eru samfelld sandrif í um 800 til 1000 m fjarlægð frá fjör- unni og er dýpi niður á þau á bilinu 3,0 til 5,0 m á fjöru. Innan við sandrifin eru álar (sem einnig eru kallaðir legur) með dýpi á bilinu 7,5 til 10,0 m á fjöru. Hlið eða op verða á sandrifunum með óreglulegu millibili og þar er siglt inn í álinn milli rífs og fjöru.

Að jafnaði brotnar úthafs-aldan fyrst langt fyrir utan sandrifin og deyr svo smám saman út á leið sinni til lands. Síðasta brotið verður yfirleitt á sandrifunum og er því tiltölulega kyrrt í álnum þótt sjór sé mikill úti fyrir.

Þetta náttúruyfirbæri þekktu sjómenn fyrri tíða og notuðu sér meðan árabátum var haldið út frá sunnlensku söndunum eins og Lúðvík Kristjánsson lýsti í III. bindi *Íslenskra sjávarhátta*, bls. 81.

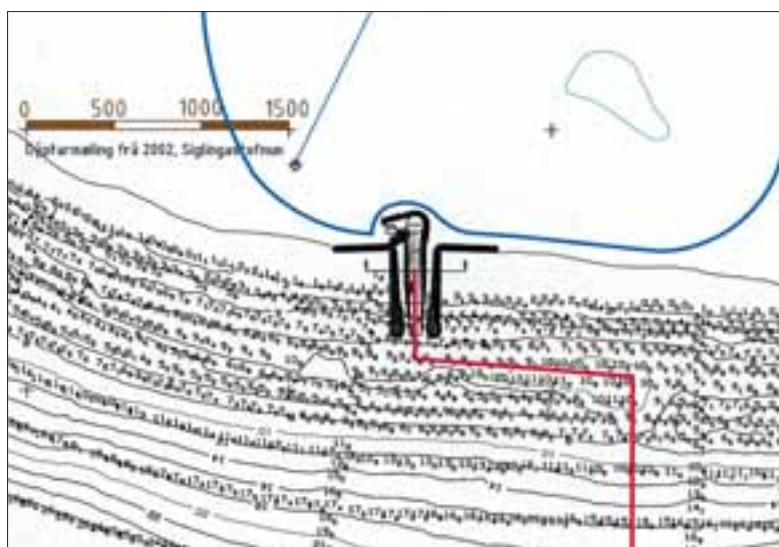
Vestan við mynni Markarfljótsóssins er hlið á sandrifinu. Líklegt er að það haldist stöðugt því það var á þessum stað þegar mæling var gerð sumarið 1973. Þarna er suðvestan aldan lægst og sunnan- og suðvestanaldan kemur þvert á ströndina. Ölduorkan er talin vera í lágmarki við mynni Markarfljótsins og þar með eru efnisflutningar öldunnar einnig í lágmarki og efnisburður þvert á ströndina.

Á grundvelli öldufarsreikninga, upplýsinga af loftmyndum, vettvangs- athugunum sérfræðinga og viðræðna við staðkunnuga menn, var ferjuaðstöðinni

valinn staður rétt austan við dælustöðina á Bakkafjöru og hefur verið gerð frumhönnun að ferjulæginu þar, efnismagn í garða áætlað og frumkostnaðarmat unnið.

Siglingaleið ferju frá Vestmannaeyjum yrði þannig að skipið sigldi frá Vestmannaeyjum í átt að Markarfljótsósi og beygði þvert að ströndinni á um 20 m dýpi og sigldi inn um hliðið (Markarfljótshlið) á sandrifinu, en dýpi þar er á milli 7,0 og 8,0 m, og beygði aftur á bakborða innan við hliðið og sigldi til vesturs að mynni ferjulægisins um 3 km vestar þar sem tveir bermugarðar myndu ná út á um 9,0 m dýpi, sbr. mynd 5.

Þegar hugað er að legu og gerð ferjuaðstöðunnar þarf í fyrsta lagi að gefa gaum að öryggi siglinga á svæðinu og var viðmiðunarmark sett við 3,5 m



Mynd 5. Ferjulægi á Bakkafjöru. Frumtillaga Siglingastofnunar. Ætlaðir fyrirstöðugarðar eru táknaðir með blárrí línu, siglingaleið ferju með rauðrí línu.

kenniölduhæð til að tryggja nægilegt öryggi.

Rekstrarkostnaður vegur einnig þungt en við því er að búast að á slíkum stað sem Bakkafjöru muni miklir efnisflutningar hafsins valda því að kostnaður vegna dælingar efnis úr hafnarmynni vegi þungt í rekstri hafnarinnar. Er því mikilvægt að gera allt sem unnt er til að draga úr þeim kostnaði en það verður best gert með því að finna þær aðstæður þar sem efnisburður er í lágmarki við ströndina og forma hafnarmynnið þannig að sem minnst efnis berist inn um það. Með því að nota innsiglingarrennu sem væri skýlt með tveimur samíða gördum út á 7,0 til 9,0 m dýpi og stefndi beint upp í hæstu ölduáttina, þá má takmarka efnisburðinn verulega og með því að hafa

7,0 m dýpi inn af hafnarmynninu má draga umtalsvert úr ölduhreyfingu þar inn líkt og tekist hefur í Grindavíkurhöfn.

Gert er ráð fyrir að dýpi verði fremst um 9 m og breiddin um 70 m auk fláa allt að 1:4. Hafnarmynnið gæti þannig orðið um 100 m breitt og garðarnir yrðu um 500 m langir, sbr. mynd 6 á bls. 13.

Aldan sem kemur inn innsiglingarrennuna sveigir upp fláana og eyðist í orkudrepani bermugörðunum fremst að innan verðu. Þegar komið er vel inn fyrir fjörukambinn verður ekki vandamál að gera ferjuaðstöðu með nægilega mikilli öldukyrrð.

Frummat á efnismagni og kostnaði vegna ferjuaðstöðu við Bakkafjöru

Miðað við frumhugmyndir að tveimur 500

m löngum brimvarnargörðum má gera ráð fyrir að eftirfarandi magni af stórgrýti þyrfti til:

- Flokkur I, 15,0 til 30,0 tonn, 30.000 m³.
- Flokkur II, 4,0 til 15,0 tonn, 110.000 m³.
- Flokkur III, 1,0 til 4,0 tonn, 150.000 m³.
- Flokkur IV, sprengdur kjarni, 275.000 m³.
- Efnismagn alls er 565.000 m³.

Gert er ráð fyrir að sprengdur kjarni og grjót allt að 4,0 tonnum verði tekið úr

grjótnámu á Seljalandi. Ekið yrði frá námu niður að brúnni yfir Markarfljót og þaðan niður eftir núverandi fyrirstöðugörðum. Verkið hæfst á því að leggja nýja fyrirstöðugarða alla leið að ferjuaðstöðinni sem ekið yrði eftir. Aksturslengdin yrði um 20 km.

Gert er ráð fyrir að sækja þurfi stórgrýti allt að 50 km vegalengd.

Engar grjótnámsrannsóknir hafa farið fram og því ber að taka allar tölur með fyrirvara.

Dæla þarf um 500.000 m³ af sandi úr ferjulæginu.

Heildarkostnaður gæti verið um 3,3 milljarðar króna. Þar af færu 2 milljarðar í brimvarnargarða, 0,3 milljarður í dýpkun og 1,0 milljarður í ferju.

Frh. á bls. 13.



Hafnargerðin á Höfn minnisstæðust

Per Bruun, sem fæddur er þann 28. febrúar 1917, lauk kandidatsprófi í verkfræði við Kaupmannahafnarháskóla árið 1941 og hefur síðar starfað að margvíslegum verkefnum á því sviði víða um heim, þar á meðal á Íslandi í samstarfi við Gísla Viggósson á Siglingastofnun. Háskóli Íslands veitti Per Bruun heiðursdoktorsnafnbót árið 1994 í viðurkenningarskyni fyrir framlag sitt.

Meginviðfangsefni hans hafa verið í hafnargerð og gerð sjóvarnargarða og annarra strandmannvirkja og hann hefur ýmist einn eða með öðrum þróað margvíslegar aðferðir sem beitt er við rannsóknir og framkvæmdir á þessu sviði og ritað fræðibækur um efnið. Per Bruun hefur gegnt prófessorsstöðum í hafna- verkfræði bæði í Bandaríkjunum og í Noregi.

Þótt Per Bruun gegni ekki fastrí stöðu lengur eru starfskraftar hans eftirsóttir og hann sinnir fjölda ráðgjafaverkefna á hverju ári, þar á meðal á Íslandi en hingað kemur hann oftast árlega til að veita ráð um ýmis verkefni og hann var hér á ferð þeirra erinda í febrúar 2003.

Ég vil helst koma hingað til Íslands í febrúar, segir þessi aldurnigni Dani hæglatíslega. Þá er mest um að vera í veðrinu og náttúrunni hérna. Mest að græða fyrir verkefni sem við erum að sinna.

Þótt hann stæði ekki lengi við og hefði mörgu að sinna febrúardagana sem hann stóð hér við gaf Per Bruun sér tíma fyrir stutt spjall.

Segðu eilítið frá starfsferli þínum.

Já, eftir að ég lauk kandidatsprófi árið 1941 vann ég í mörg ár að ýmsum verkefnum á vesturströnd Jótlands. Á stríðsárunum, meðan á hernámi Þjóðverja stóð, varð ég að vinna með þýska hernámsliðinu og það eru sannarlega ekki tímar sem ég minnst með ánægju, en þýska hernámsliðið stóð fyrir miklum hafnaframkvæmdum þarna. Mitt aðaláhugaefni á þessum árum var annars Limafjörðurinn og doktorsritgerð mín, sem ég varði árið 1954, fjallaði um hann, þ.e.a.s. Limafjarðarskurðinn. Flestir héldu því fram að það væri nauðsynlegt að loka honum, en ég komst að annarri niðurstöðu. Þessi ritgerð olli talsverðu uppnámi meðal starfsbræðra minna í Danmörku og deilum. Það vildi nú svo vel til að það

voru fengnir Hollendingar til að dæma hana, en eftir þessa rimmu fannst mér hollast að láta mig hverfa af vettvangi í Danmörku um hríð.

Ég fór til Bandaríkjanna eftir þetta uppnám allt saman og réðist til starfa í Flórída við ríkisháskólann þar og stýrði jafnframt rannsóknarstofnun á vegum háskólans sem einbeitti sér að rannsóknum á ströndinni og mannvirkjagerð þar. Ég varð svo smám saman sérlegur ráðgjafi Flórída-stjórnar í málefnum sem snertu þetta svið. Í því gáfust auðvitað mörg tækifæri til að kynna bandarískum stjórnárum. Það var vissulega mjög áhugavert en ekki alltaf jafn geðfellt því hagsmunatogstreita er mikil á þessum vettvangi og stundum fannst mér að það væri lítið hirt um almannahagsmuni.



En það komu líka upp mörg skemmtileg atvik í kring um þetta. Eitt sinn á Kennedy-árunum hringdi í mig Collins nokkur, ráðgjafi Kennedys, og sagði að forsetinn hefði haft samband við sig vegna þess að Jacqueline hefði fengið sér ný sundföt en það væri barasta engin baðströnd nálæg. Ég ætti að hitta forsetann tafarlaust út af þessu. Þetta var nú auðvitað spaug, en ég átti nokkra fundi með Kennedy forseta því að hluta til heyrðu viðfangsefni okkar í sjöörnum og mannvirkjagerð undir varnir Bandaríkjanna. Ég hiti Robert Kennedy, bróður forsetans einnig alloft á þeim árum.

Ég hafði annars mikið álit á Kennedy forseta og það dvínaði ekki eftir þessa fundi sem ég sat með honum því hann var starfsamur og eldfljótur að setja sig inn í mál og átta sig á flóknum viðfangsefnum.

Hvernig stóð á því að þú fluttir frá Bandaríkjunum til Noregs?

Þegar Norðmenn eygðu möguleika á því að fara að vinna gas og olíu úr

Norðursjónum þá vantaði tilfinnanlega fólk til Noregs með þekkingu á olíuönaði og mannvirkjagerð í og við sjó. Þeir reyndu auðvitað að ná heim öllum Norðmönnum sem höfðu menntun á þessu sviði, en það dugði ekki til, og þannig bar það til að mér var boðin staða við háskólann í Þrándheimi þar sem ég hóf störf árið 1968.

Ég annaðist kennslu í Þrándheimi og stýrði rannsóknum og þar lágu leiðir okkar Gísla Viggóssonar saman. Hann var framúrskarandi nemandi og það var Pálmi líka, sem þarna var á sama tíma. Ég held að margir Íslendingar eigi létt með nám, líklega veitist þeim það léttara en mörgum öðrum. Ég hef þá trú að það tengist fiskátinu. Íslendingar eta mikið af fiski og ég er sannfærður um að það gerir heilastarfseminni gott. Norðmennirnir eru ansi klárir í kollinum líka og þeir eru sólgnir í fisk. Mér finnst ég hafa orðið var við það annars staðar í veröldinni líka að fiskætur eigi auðveldara með að tileinka sér flókna hluti en aðrir og í það minnsta er ekki um það deilt að fiskur er holl og góð fæða.

Ég starfaði í Noregi í 12 ár en sneri svo aftur til Bandaríkjanna, enda hafði ég gerst bandarískur ríkisborgari.

Fyrir á árum sinnti ég ýmsum konar ráðgjafarstörfum víða um heiminn. Ég var til dæmis ráðgjafi indversku ríkisstjórnarinnar í hafna- og sjóvarnamálum í mörg ár meðan ég bjó í Noregi og svo hef ég unnið í Ástralíu, á Nýja Sjálandi, Malasíu og Íran svo ég nefni einhver af þessum löndum sem ég hef starfað í. Það voru nú einkum viðfangsefni mín í Flórída sem urðu til þess að ég fór að starfa á alþjóðavettvangi því Flórída er þekkt um allan heim fyrir sjóvarnir sínar og hafnarmannvirki. Náttúrufar þar er líka mjög sérstakt og erfitt viðfangs að mörgu leyti þannig að þær lausnir sem við fundum þar hafa getað dugað vel annars staðar líka.

Með því áhugaverðasta sem ég vann að á mínum ferli voru verkefni í Indlandi. Þar var bæði fengist við að gera hafnamannvirki og flóðavarnir. Það síðarnefnda var geysilega mikilvægt. Norska ríkisstjórnin styrkti þessi verkefni myndarlega og okkur tókst að koma heilmiklu í kring. Norðmenn eru sérstakir



að þessu leyti, þeim veitist létt að gefa. En samstarfið við yfirvöld á Indlandi var nú upp og ofan. Mér þóttu þau oft nokkuð kaldrifuð og það var ótvírætt að þar skipti mannlífið ekki ýkja miklu máli.

Þessi ráðgjafastörf gátu nú verið nokkuð snúin því oft var ég ekki kallaður til fyrr en allt stefndi í óefni. Þá þurfti maður að byrja á að greiða úr einhverjum mistökum eða flækjum sem búið var að gera áður en hægt var að byrja að vinna upp á nýtt. Og hafna- og strandmannvirki eru ekki alltaf auðveld viðfangs. Í sumum tilfellum sér maður til dæmis ekki nema um 20% af mannvirkinu. Hitt er á kafi í sjó. Margir átta sig ekki á þessu þegar þeir skoða hafnamannvirki.

Við skulum vikja aftur að tengslum þínum við Ísland.

Já, þau hafa nú verið heilmikil frá því að ég kom hingað fyrst 1953. Meðan ég starfaði í Noregi kom ég oft hingað til landsins og dvaldi hér stundum svo vikum skipti. Ég var þá með í ráðum um ýmsar hafnarframkvæmdir.

Svo var ég gestafyrirlesari við Háskóla Íslands hluta úr vetri eitt sinn. Það var eftir að ég flutti til

Bandaríkjanna, hefur líklega verið laust eftir 1960. Það höfðu þá staðið einhverjar deilur um NATO-stöðina í Keflavík eins og voru víst oft og ég var sendur af stjórnvöldum í Bandaríkjunum sem svokallaður goodwill-missioner. Þá var verið að reyna að lægja deilurnar. Ég sóttist nú ekki eftir þessu, heldur fékk bara símtal frá bandaríska utanríkisráðuneytinu dag nokkurn þar sem mér var tilkynnt að ég hefði verið valinn í þetta hlutverk. Þetta kom alveg flatt upp á mig og ég bað um nokkurra daga umhugsunarfrest en það var ekki við það komandi, ég átti að gefa svar strax daginn eftir. Það varð svo úr að ég fór, enda langaði mig til að dvelja um stundarsakir á Íslandi. Ég var svo hér í sjö mánuði og hélt fyrirlestra við Háskóla Íslands, ferðaðist mikið og tók þátt í ýmsum rannsóknum og athugunum sem þá var verið að gera hér.

Á þessum tíma kynntist ég ýmsum íslenskum vísindamönnum. Ég þekkti Emil Jónsson nokkuð fyrir, en þarna

kynntist ég til dæmis Finnþega Þorvaldssyni og Sigurði Thoroddsen sem rak eigin verkfræðistofu, já og Jakobi Gíslasyni. Þetta voru allt mestu öðlingar og harðduglegir í sínum fræðigreinum.

Það kom upp sérkennilegt tilvik man ég var í kring um þessa fyrirlestra sem ég hélt. Ég byrjaði á því að halda þá á ensku, enda kom ég frá Bandaríkjunum og var sendimaður þeirra. En svo fóru stúdentarnir að fara fram á það við mig að ég talaði heldur dönsku því þeir kváðust skilja hana betur. Svona var nú þetta þá. Ég hafði auðvitað ekki á móti því og tók til bragðs að halda atkvæðagreiðslu um þetta meðal stúdentanna og hún fór þannig að það var aðeins einn af um 30 manns



Hornafjörður í ágúst 2002.

Ljósmynd: Ásgeir Núpan Ágústsson.

sem valdi enskuna. Ég fór þá að tala á dönsku í tímunum en það leið ekki á löngu þar til ég fékk símtal frá bandaríska sendiráðinu hér á Íslandi þar sem ég var spurður hverju það sætti að bandarískur goodwill-missioner héldi fyrirlestra á dönsku! Ég sagði þeim svo hvernig í málinu lá og það voru ekki gerðar neinar athugasemdir en einhver hefur haft fyrir því að láta sendiráðið vita af þessu.

Annað eftirminnilegt frá þessari dvöl eru kaffiboðin. Margir voru mér vinveittir og rausnarlegir og mér var oft boðið í kaffiboð og þvílíkar veitingar! Ég hef aldrei kynnst eins stórkostlegu kaffibrauði og íslenskar konur báru á borð á þessum árum og það var mikil samkeppni á milli þeirra í þessu. Í einu boðinu voru sextán mismunandi tertur bornar fram. Sextán! Hugsaðu þér.

Hvaða verkefni hér á Íslandi er þér minnisstæðast?

Það er hafnargerðin á Höfn í Hornafirði og rannsóknirnar sem voru gerðar vegna

hennar, enginn vafi á því. Við höfum fengist við mörg flókin verkefni hérna en þetta var það langstærsta og erfiðasta enda var nú haldin alveg sérstök ráðstefna um þetta hér um árið. Hafnamál eru nokkuð sérstök hér á Íslandi. Ég veit til dæmis ekki um neina þjóð þar sem svo fáir íbúar eru um hverja höfn og auðvitað eru aðstæðurnar hér víða erfiðar fyrir hafnargerð.

Framfarirnar frá því að ég fór að fylgjast með hér eru auðvitað alveg gífurlegar. Það er ekki hægt að segja annað. Tæknin var ekki ýkja mikil þegar ég kynntist þessu fyrst hérna og þá var ekki hægt að byggja eins góða varnargarða eins og seinna varð. Það hafa líka margir vel menntaðir og snjallir einstaklingar

komandi til starfa á þessum vettvangi. Það er ákaflega mikilvægt og ég verð að segja að ég hef áhyggjur af því að það er eins og það sé ekkert samband á milli Háskóla Íslands og Siglingastofnunar. Það ætti auðvitað að vera því ekkert er eins mikilvægt eins og að fá hæft ungt fólk til starfa.

En hvað rannsóknir hér snertir þá tel ég að þær rannsóknir sem búið er að gera hér á suðurströndinni séu mjög merkar og þær hafa hlotið góðar undirtektir á alþjóðlegum ráðstefnum.

Samt þykist maður vita að þar sé enn margt sem eftir er að útljá.

Ferjulægið á Bakkafjöru er mjög spennandi verkefni. Það virðist vera meira skjól þarna heldur en maður hefði getað látið sér koma til hugar og mér sýnist að það séu ekki líkur á öðru heldur en að það verði hægt að byggja þetta ferjulægi.

Já, það er búið að gera alveg heilmikið hérna frá því að ég fór að fylgjast með. Hafnirnar í Grindavík og Þorlákshöfn eru til dæmis mjög merkilegar svo ekki sé minnst á Höfn í Hornafirði. Þetta eru auðvitað mjög dýrar framkvæmdir, en það hefur sýnt sig að það er hægt að gera þetta. Ég held nú að Íslendingar hafi svo sem tækniþekkingu og verkfæri núna til að takast á við næstum því hvaða verkefni sem væri í hafnargerð, en auðvitað eru ákvarðanir um slíkar framkvæmdir alltaf háðar fjármagni, já og þörfinni fyrir þær.



Ný lög um vinnutíma taka við af vökulögunum frá 1921



Alþingi var slitið nýlega, en þar voru til umfjöllunar ýmis mál á sviði vita-, hafna- og siglingamála. Á lokadögum þingsins voru ýmis ný lög samþykkt, m.a. lög um vinnutíma sjómanna sem taka við af vökulögunum svokölluðu en ákvæði þeirra hafa gilt um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum frá árinu 1921.

Eftirfarandi lög voru samþykkt:

Lög um breytingu á lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985, 10/2003

Með lögunum er heimilað, að tilteknum skilyrðum uppfylltum, að fiskiskip, sem skráð er á íslenska skipaskrá, sé skráð þurrleiguskráningu á erlenda skipaskrá.

Tilgangur laganna er að auka möguleika íslenskra útgerða á að nýta skip sín til verkefna erlendis.

Lögin tóku gildi 12. mars 2003.

Ítarleg umfjöllun var um efni frumvarpsins í *Til sjávar* 5. tbl. 2001.

Lög um eftirlit með skipum, 47/2003

Tilgangur laganna er tvíþættur, þ.e. annars vegar að samræma ákvæði í íslenskum lögum

um eftirlit með skipum tilskipunum EES-samningsins og alþjóðasamningsins um öryggi mannlífa á hafinu og hins vegar að breyta ákvæðum um gjaldtöku vegna þjónustu- og eftirlitshlutverks Siglingastofnunar Íslands með skipum.

Lögin taka gildi 1. janúar 2004 og leysa þá af hólmi lög nr. 35/1993, með síðari breytingum.

Ítarleg umfjöllun var um efni frumvarpsins í *Til sjávar* 5. tbl. 2002.

Lög um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna, 31/2003

Gerðar eru nauðsynlegar breytingar á sjómannelögum, nr. 35/1985, og lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og

flutningaskipa, nr. 76/2001, vegna innleiðingar tiltekinna EES-gerða sem varða vinnutíma sjómanna.

Lögin tóku gildi 3. apríl 2003 hvað varðar farþegaskip og flutningaskip, en 1. ágúst nk. að því er tekur til fiskiskipa og frá sama tíma falla brott ákvæði laga um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, nr. 53/1921.

Ítarleg umfjöllun var um efni frumvarpsins í *Til sjávar* 4. tbl. 2001.

Lög um vaktstöð siglinga, 41/2003

Tilgangur laganna er að tryggja öruggar siglingar í íslenski efnahagslögsögu, öryggi skipa, farþega og áhafna og efla varnir gegn mengun sjávar frá skipum. Til að ná þessu fram á Siglingastofnun Íslands



Frá Neskaupstað.

Ljósmynd: Hermann Guðjónsson.

að setja á fót vaktstöð siglinga sem á að veita skipum sem sigla um íslenska efnahagslögsögu nánar tilgreinda öryggis- og fjarskiptaþjónustu. Í dag sinnir strandarstöðin í Gufunesi þessu hlutverki auk þess sem slík stöð er rekin í Vestmannaeyjum. Hlutverk vaktstöðvar siglinga er að vera miðstöð upplýsinga og fjarskipta í íslenski efnahagslögsögu.

Með lögunum er jafnframt verið að innleiða tilskipun ESB 2002/59 um umferð á sjó, en þýðing hennar var birt sem fylgiskjal með frumvarpinu. Jafnframt var með þingsályktun leitað heimildar Alþingis til staðfestingar á ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar til að fella tilskipunina inn í EES-samninginn.

Lögin tóku gildi 3. apríl 2003 og þá féllu úr gildi lög um tilkynningarskyldu íslenskra skipa nr. 40/1977 með síðari breytingum og lög um leiðsögu skipa, nr. 3471993, með síðari breytingum.

Ítarleg umfjöllun var um efni frumvarpsins í *Til sjávar* 5. tbl. 2002.

Lög um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands, nr. 6/1996, 29/2003

Markmið laganna er annars vegar að fella Siglingastofnun Íslands að annast framkvæmd væntanlegrar vaktstöðvar siglinga í samræmi við lög um vaktstöð siglinga og eiga samstarf við Siglinga-öryggisstofnun Evrópu.

Jafnframt veita lögin íslenskum yfirvöldum lagaheimild til að gerast aðilar að Siglinga-öryggisstofnun Evrópu, en EES-tilskipun um hana var birt sem fylgiskjal með frumvarpinu.

Lögin tóku gildi 3. apríl 2003.

Lög um breytingu á lögum um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000, 57/2003

Markmið laganna er annars vegar að auka hlutverk rannsóknarnefndar sjóslysa, t.d. að rannsaka atriði sem telja má að ráði miklu um afleiðingar sjóslysa, þ.e. hvernig fyrirkomulag hefur

verið á tilkynningum um sjóslys, svo og hvernig háttað hefur verið leitar- og björgunaraðgerðum.

Hins vegar er markmiðið að veita ráðherra heimild til að fella nefndinni að taka upp mál þar sem rannsókn er þegar lokið ef aðstæður krefjast þess. Að öðru leyti er með lögunum kveðið skýrt á um þagnarskyldu þeirra sem hafa afskipti af rannsókn sjóslysa og um samskipti nefndarinnar við aðra aðila sem að rannsókn sjóslysa kunna að koma.

Lögin tóku gildi 7. apríl 2003.

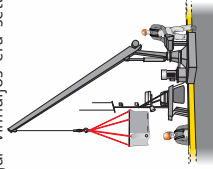
ÖNNUR MIKILVÆG ATRIÐI

Lýsing

A hafnarvæðum skal lýsingu þannig háttáð að vinnu- og umferðar-öryggi sé í hámarki og skal ljósum þannig fyrirkomið að lýsing trúfli ekki sjófarendur. Hafíð þetta ávallt í huga þegar vinnuljós eru sett upp í höfnum.

Kranar

Löndunarkranar og hafnakranar skulu vera skráðir lögum samkvæmt og skal um búnað þeirra og notkun fara eftir fyrirmælum Vinnueftirlits ríkisins. Góð regla er að meta ástand krana og búnaðar þeirra áður en þeir eru notaðir. Læsið ávallt stjórnboxi krana að notkun lokinni.



Skyldur hafnarstjórnar

Hafnarstjórn ber skylda til að sjá um að starfsmenn hennar hafi hlotið lágmarksþjálfun í notkun þeirra björgunar- og öryggisækja sem eru á hafnarvæðinu.

Hafnarstjórn skal skipuleggja innra eftirlit með öllum þáttum reglna nr. 247/2000. Innra eftirlit skal vera nægilegt miðað við aðstæður og skipulagt í samráði við Siglingastofnun Íslands. Starfsmenn Siglingastofnunar samreyna virkni innra eftirlits hverrar hafnar einu sinni á ári eða oftar ef þörf bykir.

FORVARNIR

Forvarnir gegn slysum í höfnum fela m.a. í sér eftirtalin atriði:

Almennt:

- Sýnið ávallt aðgát á hafnarvæðum.
- Ekki ganga á bryggjuköntum.
- Verið ekki ein á ferli í tvísýnu veðri.

Hafnarstarfsmenn:

- Mikilvægt er að hafa eftirlit með öryggisatriðum og viðhalda höfnum og búnaði þeirra í samræmi við kröfur.
- Kynnið ykkur vinnu- og öryggisreglur og starfið eftir þeim.
- Verið ávallt klæddir fleytbúnaði og hafíð meðferðis búnað til að láta vita af ykkur ef þið fallið í sjóinn, s.s. flautu, blökkjós og pennaflugelda.
- Viðhaldið hákkvörnum og tryggði stamt yfirborð gönguleiða. Þrifið strax upp óhreinindi og oliu.

Sjómenn:

- Sýnið ávallt aðgát þegar farið er milli skips og bryggju.
- Festið landganga tryggilega og setjið öryggisnet undir þá.
- Tryggið örugga leið milli tveggja samliggjandi skipa.

Við hifingar:

- Notið ekki hafnar- eða löndunarkrana nema þeir séu öruggir.
- Athugið hvort skoðunarvottorð krana sé í gildi.
- Notið öryggishjálma og hafíð þá tryggilega festa.
- Verið í viðeigandi skóbúnaði.

Falli maður í sjóinn er mikilvægt að þekkja vel til staðsetninga og notkunar:

- Bjölluskáps eða neyðarsíma (112).
- Bjarghringja.
- Króksíjaka.
- Björgunarneta og björgunarykkja.
- Munið að um borð í skipum er einnig allur nauðsynlegur björgunarbúnaður til að bjarga manni úr sjó.

Mikilvægt er að starfsmenn hafna, útgerða og þeirra sem þjónusta skip s.s. „löndunargengi“ sækji námskeið í öryggi hafna. Hafíð viðbragðsáætlun tilteka og æfíð reglulega eftir henni til að tryggja örygg viðbrögð starfsmanna við björgun manna úr sjó.

FYRSTU VIÐBRÖGÐ

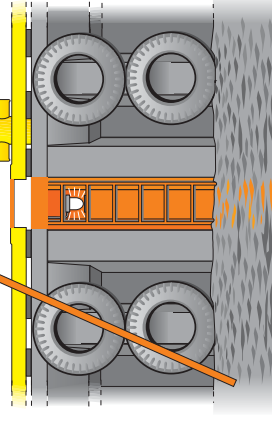
Sjáir þú mann falla í sjóinn skaltu:

- Kasta til hans bjarghring.
- Kalla nærstadda til hjálpar.
- Kalla á hjálp með bjölluskáp og / eða hringja í 112.
- Benda þeim nauðstadda á næsta bryggjustiga.
- Gera björgunarnet eða björgunarykkju klára og láta síga til hins nauðstadda.
- Varast að fara í sjóinn á eftir þeim nauðstadda nema tryggja þig sjálfa(n) fyrst t.d. með því að vera tengd(ur) liflínu.

Fallir þú í sjóinn skaltu:

- Kalla strax eftir hjálp.
- Skima eftir næsta bryggjustiga.
- Sýnda að stiganum og ná taki á honum.
- Reyna að klifra upp stigan sem björgunarið ekki komið til að stoðar.
- Lendri þú milli skips og bryggju skaltu halda þig inni í innfellingu á stálþilspötum.

ÖRYGGI Í HÖFNUM



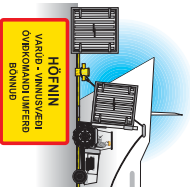
Gefið út af Siglingastofnun Íslands. Unnið í samstarfi við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum Sjófarenda. Mars 2003

SLYSAVARNIR Í HÖFNUM

Um slysavarnir í höfnum gilda reglur nr. 247/2000 með síðari breytingum. Í regluunum er kveðið á um tilskilinn öryggisbúnað á hafnarsvæðum, fyrirkomulag búnaðarins og aðrar nauðsynlegar öryggisráðstafanir. Árið 2004 skulu allar hafnir uppfylla kröfur reglnanna.

FARIÐ UM HAFNARSVÆÐI

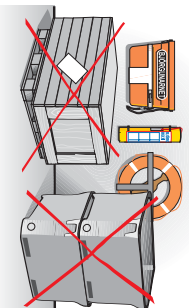
Þegar farið er um hafnarsvæði þarf ávallt að sýna aðgát og ekki skal að ástæðulausu farið inn á vinnusvæði s.s. þar sem lyftarar eru á ferð eða þar sem hífingar fara fram við lestun eða losun skipa.



Hafnarstjórnun ber að skipuleggja umferð um hafnarsvæði þannig að sem minnst slyshættu staft af henni fyrir þá sem þar vinna. Jafnframt ber öllum þeim sem starfa á, eða þurfa nauðsynlega að fara um hafnarsvæði, að viðröð settar reglur og þær merkingar sem settar eru upp, svo sem:

- Varúðarmerkingar um vinnusvæði.
- Bann við bifreiðastöðvun.
- Merktar gönguleiðir.
- Að óheimilt er að geyma vörur á hafnarbakka nær brún sjávarmegin en 2 metra.

Ennfremur ætti aldrei að geyma vörur eða leggja blílum þannig að það hindri sýn vegfarenda á öryggis- og björgunarbúnað eða merkingar hans.



ÖRYGGIS- OG BJÖRGUNARBÚNAÐUR

Á hafnarvæðum er ýmis búnaður sem ætlaður er til að bjarga fólki úr sjó. Mikilvægt er fyrir alla sem við höfn starfa eða fara oft um hafnarvæði, s.s. sjómenn, að þekkja notkun búnaðarins og vita hvernig bregðast skuli við ef maður fellur í sjó.

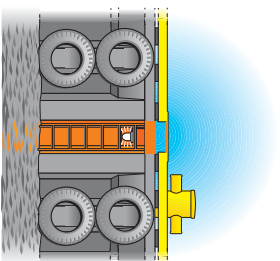
Bjölluskápur

Á hverju hafnarvæði á að vera a.m.k. einn bjölluskápur sem tengdur er vaktstöð, s.s. Neyðarlínu (112), slökkviliði eða lögreglu. Bjölluskápar eru auðkennndir með sérstakri merkingu og bláu leiðbeiningarljósi. Kynnjó ykkur staðsetningu og notkun bjölluskápa á hafnarvæðinu.



Bryggjustigjar

Allar bryggjur eiga að vera búnar vel færnum stígum sem settir skulu upp með tilteknu millibili. Stigar eru auðkennðir með rauðgulri endurskinsmáliningu og einnig er ljós efst á hverjum stíga nema á stígum á flothryggjum. Maður sem falljó hefur í sjóinn ætti því að finna næsta stíga greiðlega.



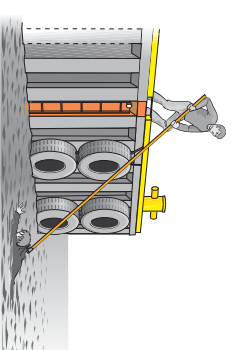
Bjarghringir

Bjarghringir eru aðgengilegir víða á hafnarvæðum. Þeim skal kastað til manns sem falljó hefur í sjóinn og er með meðvitund. Munið að halda tryggilega í fangalínuna þegar bjarghringnum er kastað þannig að umnt sé að draga þann nauðstadda að bryggjustíga eða öðrum hentugum björgunarstað.



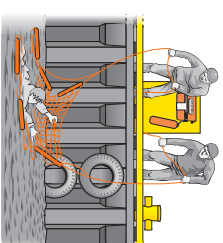
Björgunarkrókstíakar

Björgunarkrókstíakar eru oftast staðsettir á sama stað og bjarghringir á hafnarvæðum. Þá er hægt að nota til að krækja í mann sem er á floti við bryggjuna, draga hann t.d. að næsta bryggjustíga og bjarga honum þar.



Björgunarnet / Björgunarlykkja

Björgunarnet eða björgunarlykkjur eru einnig staðsett víða á hafnarvæðum.



Við goðar aðstæður þarf a.m.k. tvo menn til að veiða og draga upp mann sem falljó hefur í sjóinn. Leiðbeiningar um notkun björgunarneta og björgunarlykkja eru á geymsluhykkjum þeirra og ættu allir sem við hafnir starfa að kunna notkun þeirra.



Frh. af bls. 7.

Efnismagn sem flytja þyrfti úr höfninni gæti numið um 50.000 m³ á ári að jafnaði (til bráðabirgða má reikna með 1–2 sanddælingum á ári) og allt að 200.000 m³ eftir að aftakaveður hafa gengið yfir með nokkurra ára bili. Kostnaðurinn gæti numið allt að 30 millj. kr á ári og allt að 120 millj. kr. eftir aftök með nokkurra ára bili. Þetta er bráðabirgðamat og í rannsóknum næstu ára þarf að leita leiða til að draga úr rekstrarkostnaði við ferjulægið.

Eftir er að meta kostnað við fyrirstöðugarða og vegagerð.

Nauðsynlegar rannsóknir vegna ferjuaðstöðu á Bakkafjöru

Vegna þess hve aðstæður eru breytilegar við sandströndina á Bakkafjöru er talið nauðsynlegt að kanna breytingar á sandrifum með dýptarmælingum allan ársins hring yfir a.m.k. þriggja ára tímabil og hefur verið samið við Vestmannaeyjahöfn um að sinna því verki. Var fyrsta mælingin gerð haustið 2002. Samkvæmt þessum samningi munu starfsmenn Vestmannaeyjahafnar gera dýptarmælingar við ströndina norðan Vestmannaeyja og einnig við Vestmannaeyjar og Vík í Mýrdal samkvæmt nánari skilgreiningu. Er gert ráð fyrir 15 mælingum á tímabilinu 2002 til 2006. Mælingar skulu fara fram vor, sumar og haust samkvæmt nánari ákvörðun. Mun Sigringastofnun gera mælingaáætlun fyrir hverja mælingu þar sem fram kemur m.a. mælingasvæði og siglingalínur. Bæði þarf að fylgjast með skammtímabreytingum sem háðar eru árstíðum og langtíma-breytingum sem verða vegna ríkjandi veðurfars, öldu og strauma. Þá þarf að kanna samspil milli framburðar Markarfljótsins og sandrifja undan fjörinni. Með þessu móti fæst aukin og haldbetri þekking á hegðun sandrifjanna og hliðanna við Bakkafjöru. Einnig fást upplýsingar um stöðugleika hliða undan ströndinni og þá einkum hliðsins undan Markarfljóti og er þessi vitneskja forsenda þess að unnt sé að skera úr um það til fullnustu hvort fýsilegt sé að byggja ferjuhöfn á umræddum stað eða ekki.

Fyrir liggur greinargerð um líklegt

grjótnám til brimvarna og er einkum litið til svæðisins við Seljaland fyrir minna grjót og kjarna en líklegt er talið að það þurfi að ná í stórgryti alla leið upp á ofanverða Rangárvelli eða að svæðinu vestan Þjórsár. Fjarlægðir í minna grjót og kjarna er um 20 km en um 50 km í stórgryti. Kostnaður við brimvarnargarða er í beinu hlutfalli við fjarlægð frá grjótnámu. Kanna þarf einnig hvort það geti borgað sig að flytja grjót frá Eyjum. Nauðsynlegt er að ítarlegar rannsóknir á grjótnámi verði gerðar.

Gera þarf rannsóknir á setflutningum meðfram ströndinni og leita leiða til að draga úr áhrifum þeirra á hafnarmann-

og með næsta hausti.

Einnig er talið nauðsynlegt að byggja líkan af ferjuaðstöðunni og gera á því prófanir í líkanstöð Sigringastofnunar. Athuga þarf kyrrð í ferjulæginu, siglingu inn um hliðið og inn ferjulægið eins og gert var í líkaninu af innsiglingunni til Grindavíkur. Þá er óhjákvæmilegt að fram fari áhættumat á siglingaleið og ferjulægi áður en endanleg ákvörðun verður tekin.

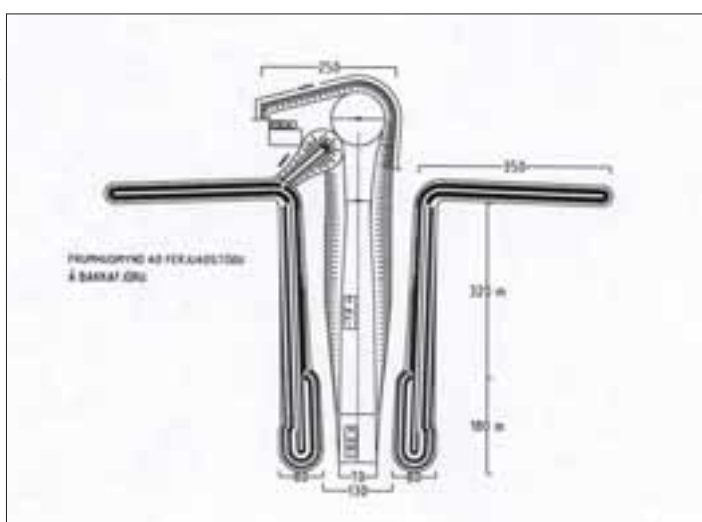
Bráðabirgðaniðurstaða um möguleika á að gera ferjuaðstöðu á Bakkafjöru

Miðað við þær athaganir sem þegar hafa verið gerðar og þá reynslu sem fengist hefur af hafnagerð á suðurströnd Íslands

verður að telja sterkar líkur á að ferjuhöfn á Bakkafjöru muni reynast álitlegur valkostur í framtíðar samgöngum milli Vestmannaeyja og lands.

Þessu til stuðnings má benda á þrjár hafnir á suður- og suðaustur-strönd landsins þar sem mannvirki hafa verið gerð við afar erfiðar náttúruvarslegar aðstæður en sú glíma hefur skilað þeim sem í henni áttu ómetanlegri reynslu sem nýta má til frekari verka. Þetta eru hafnirnar í

Grindavík, Þorlákshöfn og Höfn í Hornafirði. Allir þessir staðir eiga það sammerkt að vera fyrir opnu hafi, en þótt þeir hafi margt sameiginlegt hvað náttúruvar og aðrar aðstæður snertir er einnig margt sem er ólíkt með þeim og þess skal gætt að viðamiklar rannsóknir voru forsenda þess að það væri unnt að byggja þau hafnarmannvirki sem nú standa. Mun hið sama gilda um Bakkafjöru að fráleitt væri að hugsa til mannvirkjagerðar þar án þess að á undan færu ítarlegar rannsóknir á staðháttum og náttúruvari.



Mynd 6. Frumhugmynd Sigringastofnunar að ferjulægi á Bakkafjöru.

virkið. Er fyrirsjáanlegt að þetta verða margbrotnar og flóknar rannsóknir og er því í ráði að leita aðstoðar erlendra vísindamanna sem hafa sérhæft sig í rannsóknum á þessum vettvangi.

Reikna þarf efnisflutningana við ferjulægið fyrir að minnsta kosti síðastliðin 30 ár.

Rannsaka þarf svifaur næst hafnarmynninu og fylgjast með þversniðum.

Nauðsynlegt er að fá nýja sjálfvirka veðurathugunastöð á flugvöllinn á Bakka.

Kanna þarf hvort flugmenn Vestmannaeyjaflugs geti tekið myndir af briminu undan Bakkafjöru þegar flogið er yfir brimgarðinn. Með stafrænum myndum verður hægt að meta umfang brimsins og öldustefnu og hornið sem aldan brotnar undir við ströndina.

Til að sannreyna öldufarsreikningana milli Eyja og Bakkafjöru er talið nauðsynlegt að mæla öldur með því að leggja út öldudufli á siglingaleiðinni frá



Niðurstaða útbóða

Dags.	Heiti útbóðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
07.04.03	Akranes - aðalhafnargarður, stálþil	68.540.825	Hagtak hf.	66,3	Hagtak hf.	3
03.04.03	Stöðvarfjörður - grjótvörn utan á Gömlubryggju	20.783.330	16.449.801	79,1	Guðjón Sverrisson, Egilsstöðum	4
01.04.04	Vestmannaeyjar - Friðarhöfn, stálþil, norður- og austurkantur	52.450.025	39.449.340	75,3	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	5
29.01.03	Súðavík - trébryggja	10.927.304	7.888.252	72,1	Íslenskir verktakar ehf., Mosfellsbæ	6

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Dags.	Heiti	Nr.	Gildistaka
15.03.03	Hafnalög	61/2003	01.07.03
15.03.03	Lög um breytingu á sjómannaáætlun, nr. 35/1985	59/2003	07.04.03
13.03.03	Lög um breytingu á lögum um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000	57/2003	07.04.03
10.03.03	Lög um eftirlit með skipum	47/2003	01.01.04
10.03.03	Lög um vaktstöð siglinga	41/2003	03.04.03
10.03.03	Lög um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna	31/2003	03.04.03/01.08.03
10.03.03	Lög um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1996	29/2003	03.04.03
12.03.03	Lög um breytingu á lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985	10/2003	12.03.03
20.03.03	Reglugerð um breytingu á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri, nr. 26/2000, með síðari breytingum	190/2003	20.03.03
20.03.03	Reglur um breytingu á reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa, nr. 553/1975, með síðari breytingum	189/2003	20.03.03
20.03.03	Gjaldskrá fyrir hafnir	193/2003	20.03.03

Siglingastofnun árið 2002

Starfsemin í föstum skorðum



Velta Siglingastofnunar árið 2002 nam samtals 570 milljónum króna en var 548 árið áður. Sértekjur stofnunarinnar voru 191 milljón króna en framlag á fjárlögum 379 milljónir króna.

Siglingastofnun hafði á árinu umsjón með ríkisstyrktum framkvæmdum við hafnir, sjóvarnir og ferjubryggjur en til þeirra var varið 1.885,5 milljónum krónum. Þar af var hlutur ríkissjóðs 1.308,5 milljónir króna. Ítarlega sundurliðun á einstökum framkvæmdum er að finna í skýrslu samgönguráðherra

um hafnarframkvæmdir 2002 sem lögð var fyrir Alþingi í mars.

Hér á eftir má sjá nánari sundurliðun á rekstrinum eftir verkefnum árið 2002 og yfirlit yfir heildartekjur og gjöld árána 2002 og 2001.

	Almennir viðskiptavinir	Af fjárlögum	Tekjur samtals 2002	Tekjur samtals 2001
Tekjur				
Ýmsar tekjur, bókhaldsþjónusta, þóknun, vaxtatekjur	22	0	22	34
Langtímaáætlun í öryggismálum sjómanna	0	15	15	0
Vita- og leiðsögukerfi, rekstur og stofnkostnaður	27	122	149	144
Rannsóknir	0	44	44	43
Hafnasvið, framkvæmdir og áætlanir	88	27	115	101
Skipaverkefni	10	59	69	56
Skoðunarsvið	37	100	137	147
Hafnarrikiseftirlit	0	12	12	11
Tækjaleiga og vörusala	7	0	7	12
Tekjur samtals	191	379	570	548

	Gjöld 2002	Gjöld 2001
Gjöld		
Launakostnaður	356	314
Önnur gjöld	186	161
Stofnkostnaður	26	21
Gjöld samtals	568	496
Tekjuafgangur	2	52



Fréttamolar

Útlutanir úr Hafnabótasjóði 2002

Hlutverk Hafnabótasjóðs er að veita styrki til nýframkvæmda og bæta tjon á hafnarmannvirkjum. Árið 2002 hlutu átján hafnir styrk úr Hafnabótasjóði að upphæð samtals 151,1 m.kr. Veittir voru tjonastyrkir til fjögurra hafna samtals 15,50 m.kr.

Málfundur um öryggismál sjómanna

Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda verður á næstu mánuðum efnt til málfunda víða um land um öryggismál sjómanna.

Fundur hafa verið haldnir í Grindavík og í Ólafsvík. Næstu fundir eru áætlaðir á Ísafirði, Akureyri, Eskifirði og í Vestmannaeyjum. Á fundunum eru flutt erindi, fyrirspurnum svarað og rætt um öryggismál sjófarenda frá ýmsum sjónarhornum.

Nýir gúmmibjörgunarbátar

Siglingastofnun Íslands hefur ákveðið í samræmi við staflíð i, a) og 7. tölulið í 16. reglu VII.-kafla reglugerðar um öryggi fiskiskipa nr. 26/2000 og tölulið 8.1.1 í 20. reglu III.-kafla SOLAS-samþykktarinnar að nýir gúmmibjörgunarbátar skulu ekki skoðaðir seinna en 17 mánuðum frá því að lokaskoðun framleiðanda á gúmmibjörgunarbátnum fór fram.

Í framhaldi af því skal ekki liða lengri tími en 12 mánuðir á milli skoðana.

Nýr starfsmaður

Fjármálastjóri

Jóhann Þór Halldórsson, deildarstjóri fjármála á hafnasviði.

Jóhann Þór er fæddur 6. maí 1949 og lauk MBA-prófi frá University of Strathclyde í Glasgow, Skotlandi haustið 2002.

Áður en Jóhann Þór hóf störf hjá Siglingastofnun starfaði hann m.a. við

tilraunavinnslu á kúfskel á Flateyri og Þórshöfn, var framkvæmdastjóri hjá Búlandstindi á Djúpavogi og framkvæmdastjóri fiskvinnslu og útgerðar KEA í Hrísey.



Öryggismál

Leitar- og björgunarmiðstöð



Hinn 7. apríl sl. var undirritaður samstarfssamningur um starfrækslu sameiginlegrar leitar- og björgunarmiðstöðvar Flugmálastjórnar Íslands, Neyðarlínunnar h.f., Landhelgisgæslu Íslands, ríkislögreglustjóra, Siglingastofnunar Íslands og Slysavarnafélagsins Landsbjargar.

Í samningnum, sem tekur gildi 31. maí nk., er hlutverk aðila skilgreint nánar. Þar segir m.a. að flugmálastjórn annist skipulagningu og stjórnun leitarstarfa þegar loftfars er saknað, því hefur hlekkst á eða farist, fram til þess að slysstaður finnst.

Landhelgisgæslan fer með yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu í samræmi við lög nr. 25/1967 en lögreglustjórar fara með yfirstjórn leitar- og björgunaraðgerða á landi, hver í sínu umdæmi skv. 6. gr. lögreglulaga nr. 90/1996.

Hlutverk Siglingastofnunar Íslands er að starfrækja vaktstöð siglinga samkvæmt lögum nr. 41/2003. Samgönguráðherra fer með yfirstjórn mála er varða vaktstöðina en Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd þeirra svo sem nánar er kveðið á um í lögum. Vaktstöð siglinga mun reka starfsstöð í björgunarmiðstöðinni og manna hana þegar um leit eða björgun er að ræða.

Samkvæmt samningnum verður leitar- og björgunarmiðstöð starfrækt í samræmingarstöð ríkislögreglustjórans vegna almannavarna og í tengslum við fjar-skiptamiðstöð ríkislögreglustjórans og Neyðarlínuna. Leitar- og björgunarmiðstöðin skal virkjuð þegar nauðsyn er á samhæfingu aðgerða og samvinnu við leit og björgun.

Frh. af bls. 10.

Hafnalög, 61/2003

Með nýjum hafnalögum eru gerðar nokkrar breytingar á gildandi hafnalögum og má þar sem dæmi nefna:

* samræmd gjaldskrá hafna verður aflögð að ákveðnum aðlögunartíma liðnum

* dregið úr ríkisafskiptum og ríkisstyrkjum, en þó er heimilt að miða við óbreytt fyrirkomulag ríkisstyrkja allt til 1. janúar 2007

* innheimta sérstaks vörgjalds leggst af 1. júlí 2004

* hlutverki Hafnabótasjóðs er breytt verulega.

Lögin taka gildi 1. júlí 2003 og koma í

stað gildandi hafnalaga nr. 23/1994, með síðari breytingum.

Samhliða hafnalögum taka gildi lög um breytingu á lögum um virðisaukaskatt sem kveða á um að skylda til að innheimta virðisaukaskatt og standa skil á honum í ríkissjóð hvíli á höfnum með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags samkvæmt nýjum hafnalögum. Á sama hátt geta hafnir við uppgjör virðisaukaskatts notið innskatts vegna kaupa á skattskyldum vörum og þjónustu til nota í rekstrinum eða við hafnarframkvæmdir.

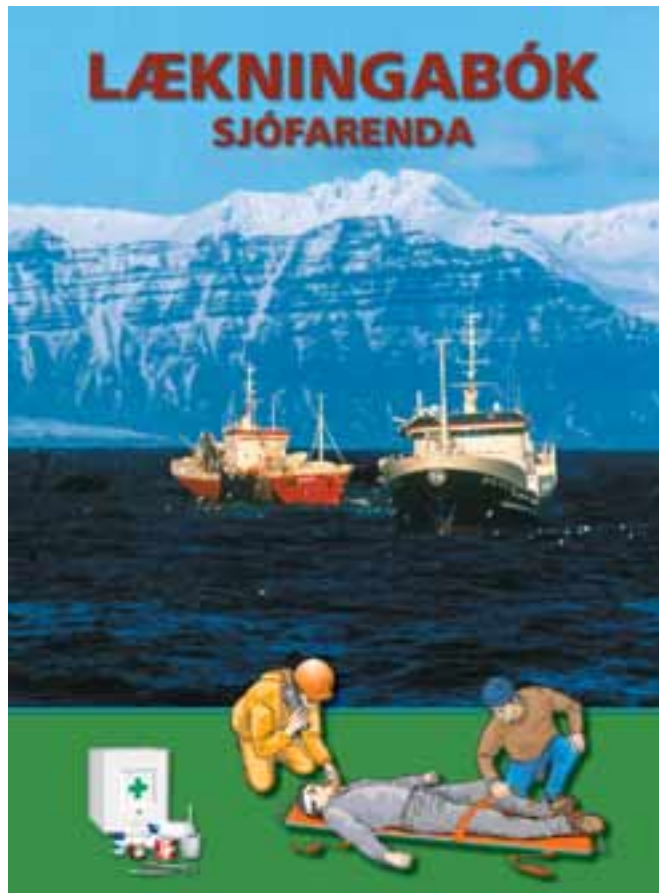
Lög um breytingu á sjómannalögum, nr. 35/1985, 59/2003

Markmið laganna er að bæta réttarstöðu skipverja þegar skip ferst eða verður fyrir sjótjóni og er dæmt óbætandi eða verði af

óviðráðanlegum ástæðum tekið úr þjónustu útgerðarmanns um ófyrirsjáanlegan tíma, þó ekki skemmri en þrjá mánuði.

Í gildandi lögum er kveðið á um að skipverjar eigi í framhaldinu rétt til launa í einn eða tvo mánuði eftir að starfi þeirra um borð lýkur ef ofangreind atvik eiga sér stað erlendis. Með þessari lagabreytingu skiptir ekki lengur máli hvort skip verður fyrir sjótjóni eða er dæmt óbætandi erlendis eða hér heima, skipverjar njóta sama réttar eftir sem áður.

Lögin tóku gildi 7. apríl 2003.



Lækningabók sjófarenda

er sjálfsögð eign sjómanna og nauðsyn um borð í öllum bátum og skipum.

Bókin veitir greinargóðar upplýsingar í máli og myndum um rétt viðbrögð við afleiðingum slysa og sjúkdóma á sjó og meðhöndlun og flutning sjúkra og slasaðra.

Forlagsverð er kr. 4.500 með vsk.

Útgáfa og dreifing:



Vesturvör 2, 200 Kópavogi
Sími: 560 0000
Netfang: sigling@sigling.is