



1

Hafnarframkvæmdir

2

Framtíð sjávarbyggða

3

Færeysk skipaskoðun

4

Hafnamál 2000

5

Gleðivík við Djúpavog

6

Rekstur árið 1999

7

Vitar til sölu?

Hafnarframkvæmdir 2000

Frestun framkvæmda fyrir tæplega 300 milljónir

Ríkisstjórnin hefur ákveðið að draga saman framkvæmdir í hafnamálum á þessu ári til að sporna gegn þensluáhrifum í þjóðfélaginu.

Á hafnaáætlun fyrir árin 1999-2002, sem samþykkt var á Alþingi í febrúar í fyrra var gert ráð fyrir að fjárveitingar til nýframkvæmda yrðu 698,7 mkr árið 2000. Vegna þenslu í þjóðfélaginu tók ríkisstjórnin ákvörðun um að fresta ýmsum stofnfjárfestingum frá árinu 2000 til 2001. Ákveðið var að frestun framlaga til hafnargerðar næmi 297 mkr eða um 43%. Framlag til uppgjors eldri framkvæmda hélst hins vegar óbreytt 194,3 mkr.

Í samkomulagi samgönguráðherra við hafnarstjórnirnar, sem sættu frestun framlaga, var gengið út frá því að heimilt yrði að undirbúa framkvæmdirnar og bjóða þær út fyrir áramót, en þó með þeim fyrirvara að verkin hæfust ekki fyrr en eftir áramót.

Stærstu verkefni ársins

Lögð var áhersla á að hægt yrði að ljúka verkefnum sem hófust í fyrra. Því verða nokkrar þekjur steypar á stálþil sem rekin voru á síðasta ári. Má þar nefna að við Sundahöfn á Ísafirði verður steypum um 1.400 m² þekja. Á Dalvík verða steypar samtals



um 1.600 m² þekjur á Norðurgarð og Suðurgarð og á Akureyri verður gengið frá þekju og lögnum á 2.400 m² við nýjan kant í Fiskihöfninni. Ennfremur verður steyp þekja á nýja hafskipakantinn á Eskifirði, alls um 2.600 m².

Á Vopnafirði verður rekið niður 80 m langt stálþil við loðnuverksmiðju Tanga hf. Dýpi við þilið verður 8 m og í ár verður gengið frá steypum kanti og pollum.

Í framhaldi af niðurstöðum líkantilrauna hjá Siglingastofnun

(sjá bls. 5) verður unnið við nýtt stálþil í Gleðivík við Djúpavog. Þar er verið að fara inn á nýtt svæði og er umhverfismat í fullum gangi. Um er að ræða nokkuð umfangsmiklar og flóknar framkvæmdir. Gert er ráð fyrir að um 40.000 m³ af fyllingu verði keyrðir fram og dýpkað við þilið um 3.000 m² svæði með sprengingum. Dýpi við kant verður 8,5 m og stálþilið verður 75 m langt.

frh. bls. 4

Víða veik staða hafnarsjóða

Í leiðara blaðsins er ýmsum spurningum varpað fram um framtíð sjávarbyggða og þörfina fyrir lífvænleg fiskveiðisamfélög á landsbyggðinni.

bls. 2

Færeyingar í heimsókn

Í lok janúar kom hingað til lands sendinefnd frá Færeyjum. Hún undirbýr yfirtöku Færeyinga á skipaskoðun sem er nú í höndum Dana.

bls. 2 og 3



Frá forstjóra

Framtíð sjávarbyggða



Hér í blaðinu er meðal annars fjallað um hafnarframkvæmdir á landsbyggðinni í ár. Samkvæmt nágildandi skipan hafnamála eru framkvæmdir í höfnum á landsbyggðinni samvinnuverkefni ríkis og sveitarfélaga og fjármagnar ríkissjóður 60 til 90% kostnaðar.

Við gerð fjárlaga ársins 2000 tók ríkisvaldið þá ákvörðun að fresta ýmsum framkvæmdum í þeim tilgangi að slá á þenslu í þjóðfélaginu. Í samgöngugeiranum bitnaði frestunin hlutfallslega mest á hafnamálum en yfirleitt náðist góð sátt um frestun hafnarframkvæmda við viðkomandi sveitarstjórnir. Að mínu áliti var ástæðan ekki sú, að nú sé minni þörf fyrir framkvæmdir í höfnum en áður, heldur mjög veik staða margra hafnar- og sveitarsjóða á landsbyggðinni. Víða eru dæmi þess að líftími hafnarmannvirkja er liðinn. Þau þarfnast því endurbyggingar, mannvirki sem byggð voru um miðja síðustu öld. Auk þess kalla tækniframfarir í sjávarútvegi víða á ný mannvirki í stað eldri. Ný skip rista dýpra en gömul og aðferðir við lestun og losun breytast.

Þegar maður veltir fyrir sér ástæðu þess, að sjávarbyggðirnar á landsbyggðinni hafa ekki lengur bolmagn og kjark til að skapa góðar aðstæður til útgerðar, vakna ýmsar spurningar. Er fiskveiðistjórnunarkerfinu um að kenna? Nágildandi kerfi gengur fyrst og fremst út á að varðveita fiskistofnana og auka hagkvæmni í fiskveiðum. Bæði markmiðin eru góðra gjalda verð en vantar ekki til umhverfis landið séu óaðskiljanleg og háð markmið. Markmið sem ekki nást, nema stefnt sé að þeim báðum samtíms.

Öll eru þessi mál í deigluinni þessa stundina. Eins og fram kemur hér í blaðinu hefur samgönguráðherra skipað nefnd undir forsæti Einars K. Guðfinnssonar, alþingismanns og formanns sjávarútvegsnefndar, til að gera tillögur um framtíðarskipan hafnamála. Þá er á vegum sjávarútvegsráðuneytisins unnið að endurskoðun fiskveiðistjórnunar og ég veit að fullur vilji er til að skoða þessi tvö mál í samhengi.

arútvegsnefndar, til að gera tillögur um framtíðarskipan hafnamála. Þá er á vegum sjávarútvegsráðuneytisins unnið að endurskoðun fiskveiðistjórnunar og ég veit að fullur vilji er til að skoða þessi tvö mál í samhengi.

Hermann Guðjónsson



Ólafsvík

Ljósmynd: Sí

viðbótar markmið er lýtur að því að skapa grundvöll fyrir nokkur lífvænleg fiskveiðisamfélög á landsbyggðinni? Samfélög, sem yrðu leiðandi í umræðu, þróun og framförum í sjávarútvegi. Ég tel að arðbær nýting fiskistofna og öflugar og lífvænlegar sjávarútvegsbyggðir

Hermann Guðjónsson

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

Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju 14. mars 2000
Ljósmynd á forsiðu: Vopnafjörður, Oddgeir Karlsson

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



Í lok janúar kom nefnd á vegum færeyskra stjórnvalda hingað til lands til að kynna sér starfsemi Siglingastofnunar eins og nánar kemur fram á bls. 3. Á myndinni eru frá vinstri: Guðmundur Guðmundsson, Heðin Poulsen, Kristin Balle, Benedikt E. Guðmundsson, Eyðun Berth Jacobsen og Halgir Winther Poulsen.

Ljósmynd: Sí

Undirbúa færeyska skipaskoðun



Eyðun Berth Jacobsen, deildarstjóri Sjóvinnufyriritingarinnar í Færeyjum er hér í stuttu spjalli.

Í janúar sl. kom sendinefnd frá Færeyjum til Siglingastofnunar í því skyni að kynna sér starfsemi stofnunarinnar og þá sérstaklega hvernig staðið er að skipaskoðunum. Hlutverk nefndarinnar er að undirbúa og gera tillögu um færeyska löggjöf á þessu sviði.

Hver er maðurinn? „Ég heiti Eyðun Berth Jacobsen og er fæddur 4. maí 1962 á Skala í Færeyjum. Ég er skipaverkfræðingur að mennt frá Helsingør í Danmörku og er deildarstjóri í deild Fiskimálastýrisins sem heitir Sjóvinnufyriritingin.“

Hvaða verkefnum sinnir Sjóvinnufyriritingin í dag?

„Verkefnin eru margvísleg. Við gefum út skírteini til sjómanna m.a. STCW skírteini. Undir okkur heyra einnig málefni sem falla undir sjómannalög, lög um mönnunarmál og áhafnamál. Undir deildina heyra sömu leiðis menntunarmál sjómanna, lögskráningarmál og skipaskráningarmál. Við erum bæði með færeyska skipaskrá sem og alþjóðaskipaskrá (þurrleiguskrá). Skipaskráningin sinnir almennum þinglýsingarmálum þó svo að sú starfsemi eigi ekki beint skylt við aðra starfsemi stofnunarinnar. Og að síðustu er rekinn slysavarnaskóli fyrir sjómenn sem heyrir undir okkur. Lagt hefur verið nýlega í talsverða fjárfestingu eða fyrir um 20 m.kr. til að koma upp aðstöðu fyrir skólann. Sú krafa er núna gerð að allir starfandi sjómenn verði að hafa lokið námskeiði í skólanum fyrir 1. apríl 2001.“

Núna er stefnt að því að stækka starfsvið Sjóvinnufyriritingarinnar með því að færa eftirlit með skipum undir deildina en fram að þessu hafa Danir sinnt þessu hlutverki. Þetta er stórt og umfangsmikið verkefni fyrir okkur. Það hefur verið starfandi nefnd um þetta mál

sem nú er komin hingað til lands til að kynna sér hvernig Siglingastofnun sinnir skipaefirliti. Og ég verð að segja ég hrífst mjög af því hvernig þið hagið ykkar skipaefirliti. Það hefur verið mjög fróðlegt að kynnast starfsemi hjá ykkur.“

Hvað eru mörg skip skráð í Færeyjum? „Hjá okkur eru öll skip yfir 20 BT skráningarskyld. Alls eru rúmlega 220

skip á skrá. Þar af eru 16 kaupskip í færeyskri eigu og sigla undir færeyskum fána. Danska stofnunin, Søfartsstyrelsen, er með útibú í Þórshöfn og þar starfa þrjú skipaskoðunarmenn sem sinna eftirliti með færeyskum skipum.“

Hver verða næstu skref hjá ykkur? „Við sem erum í nefndinni vinnum

nú að því að gera tillögu að frumvarpi til laga um eftirlit með skipum sem við ætlum að skila í sumar. Um framhaldið er nokkuð erfitt að segja til um en málin ættu að skýrast síðar á þessu ári eða því næsta. Það er auðvitað í höndum stjórnmalamanna hverjar lyktir þessa máls verða. Við undirbúning löggjafarinnar lítum við m.a. á hvernig staðið hefur verið að íslenskri löggjöf og auðvitað danskri. Það er þó svo margt í lögum um eftirlit með skipum sem er alþjóðlegt og ekki á færi yfirvalda í hverju landi að setja eigin lög og reglur um þessa þætti samanber nýleg gildistaka reglugerðar á Íslandi sem byggist á Torremolinos alþjóðasamþykktinni (innsk. rgl. 26/2000).“

Viltu segja eitthvað að lokum? „Við vonumst til að eiga gott samstarf við bæði Íslendinga og Dani þegar kemur að því að við tökum yfir okkar skipaskoðun. Það er t.d. mjög mikilvægt að hafa átt persónuleg kynni við þá menn sem stýra skipaskoðunarmálum hér. Það auðveldar okkur hlutina mikið og á þessum dögum sem við höfum verið hér á landi hafa þessi kynni eflst og dvölin hér hefur í alla staði verið mjög ánægjuleg.“

Stuttar fréttir

Smíða frumvarp til nýrra hafnalaga

Samgönguráðherra hefur skipað Einar K. Guðfinnsson, alþingismann, formann í nýrri nefnd sem á að undirbúa og semja frumvarp til nýrra hafnalaga ásamt greinargerð. Þessari nefnd er ætlað að halda áfram þeirri vinnu sem tvær nefndir um framtíðarskipan hafnamála og gjaldskrármál hafna unnu á sl. ári sem m.a. skilaði sér í sameiginlegri skýrslu um framtíðarskipan hafnamála.

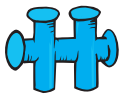
Verkefni nefndarinnar er m.a. að útfæra nánar þær hugmyndir sem komu fram í téðri skýrslu. Gert er ráð fyrir að hægt verði að leggja fram frumvarpið á yfirstandandi þingi. Auk Einars sitja í nefndinni: Árni Þór Sigurðsson, formaður Hafnasambands sveitarfélaga, Guðmundur Bjarnason, bæjarstjóri Fjarðarbyggðar, Hörður Blöndal, hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands, Kristinn Jónasson, bæjarstjóri Snæfellsbæjar og Friðrik J. Arngrímsson, framkvæmdastjóri, sem er fulltrúi notenda hafna. Með nefndinni starfa einnig Hermann Guðjónsson, forstjóri Siglingastofnunar, og Jóhann Guðmundsson skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu. Ritari nefndarinnar er Sigurbergur Björnsson, forstöðumaður hjá Siglingastofnun.

Tvískráning fiskiskipa

Í lok febrúar 2000 skilaði nefnd um tvískráningu fiskiskipa, sem samgönguráðherra skipaði í september 1999, af sér skýrslu um málið. Tvískráning fiskiskipa eða svokölluð þurrleiguskráning hefur verið umdeilt mál milli sjómanna og útgerðarmanna. Í sem stystu máli felur þurrleiguskráning það í sér að gerður er samningur um leigu á skipi milli ríkisborgara eða lögaðila tveggja ríkja. Skipið er áfram frumskráð í heimalandi eiganda skipsins, þ.e. leigusalans. Með þurrleiguskráningu fer skipið undir lögsögu fánaríkis leigutakans og lög þess gilda um rekstur skipsins. Fjallað verður nánar um þetta mál síðar í fréttabréfinu. Skýrslan er nú til umræðu í ríkisstjórn en ekki er vitað á þessu stigi hvert framhaldið verður.



Lokaáfangi við innsiglingu til Hornafjarðar - mikið af smærri verkum á dagskrá



Af öðrum stærri verk-
efnum ársins í
hafnamálum (sjá bls. 1)
má nefna að gert er ráð
fyrir að hægt verði að bjóða út grjótgard
út í Þinganesker við Hornafjörð innan
skamms. Þar er um að ræða um 30.000
m³ gard, sem á að koma í veg fyrir að
sandur berist að innsiglingunni í Ós-
num. Þetta er lokaáfangi í styrkingu á
innsiglingunni til Hornafjarðar, sem
hófst árið 1991 með byggingu grjót-
varnar á Suðurfjörinni.

Verkefni undir 10 m.kr.

Greint hefur verið frá stærstu verkefni-
um ársins hér að framan, verkum sem
eru stærri en 10 m.kr í kostnaði. Auk
þess verður unnið við ýmis smærri verk
og má þar geta lengingar viðlegu á Arn-
arstapa, dýpkunar innsiglingar í Rifs-
höfn, dýpkunar innan hafnar á Blöndu-
ósi, smábátaaðstöðu á Grenivík, flot-
bryggju á Kópaskeri, slitlags á tengi-
braut á Stöðvarfirði, flotbryggju í Sand-
gerði og endurnýjunar lýsingar í Garð-
inum.

Frestun framkvæmda

Framkvæmdirnar sem ákveðið var að
fresta fram á árið 2001 eru þessar:

Á Grundarfirði var fyrirhugað að
lengja Stóru bryggju með um 100 m
löngu stálpili. Innifalið í því verki voru
einnig verulegar fyllingar og grjótvörn
utan á bryggjunum.

Á Ísafirði átti að vinna að síðasta
áfanga framkvæmda við endurbyggingu
Bátahafnarinnar og á Bolungarvík var
fyrirhugað að ráðast í endurbyggingu
Grundargarðs.

Á Siglufirði var endurbygging Bæjar-
bryggju á áætlun, en heimamenn hafa í
hyggju að fresta endurbyggingu bryggj-
unnar, þar sem athuganir hafi leitt í ljós
að hún eigi enn eftir 5-10 ára líftíma og
lengja nýju löndunarbryggjunum innan
við Brjótinn í staðinn.

Unnið er að rannsóknum fyrir stæk-
kun hafnarinnar á Húsavík og hefur líkan
af höfninni verið sett upp í líkantil-
raunasal Siglingastofnunar. Grjótrann-
sóknir hafa verið í gangi og líkantil-
raunir hefjast innan skamms. Gert er ráð



Innsiglingin til Hornafjarðar

Ljósmynd: Snorri Aðalsteinnsson

fyrir að stækkun hafnarinnar fari í um-
hverfismat og að framkvæmdir geti haf-
ist á næsta ári. Fyrsti verkhlutinn er stór
brimvarnargarður, sem verður eitt
stærsta verk af þessu tagi sem unnið
hefur verið hér á landi. Alls þarf um
300.000 m³ af grjóti og öðru efni í garð-
inn.

Að lokum var ákveðið að fresta fram-
kvæmdum við Faxeyrarhöfn á Horna-
firði. Þetta er nýtt hafnarstæði, sem hef-
ur verið í undirbúningi í nokkur ár.
Verkið mun hefjast á nokkuð umfangs-
mikilli dýpkun, en alls þarf að fjarlægja
um 400.000 m³ úr Óslandinu þar sem
höfnin á að vera.

Sjóvarnaverkefni

Verkefni í hafnargerð eru unnin undir
forsjá hafnarstjórnar á hverjum stað, en
ríkissjóður styrkir þessi verk beint með
greiðslu 60-75% kostnaðar.

Sjóvarnargarðar eru hins vegar unnir
á ábyrgð Siglingastofnunar og greiðir
ríkissjóður allt að 7/8 hluta kostnaðar en
landeigandi að lágmarki 1/8. Unnið hef-
ur verið fyrir um 50 m.kr. að meðaltali á
undanförunum árum, en í ár nema fram-
lög ríkisins 73,8 m.kr. Þetta eru yfirleitt
verk sem eru undir 10 m.kr. og nokkuð
dreifð um landið.

Í ár verður unnið á Akranesi á Breið-
inni, á Bíldudal við Saltfiskverkun,
vestan hafnar á Árskógssandi og norðan
Gömlu bryggju á Grenivík. Á Raufar-
höfn verður sett sjóvörn sunnan haf-
skipabryggju. Sunnanlands verður unnið
við Malirnar í Ölfushreppi og á Reykja-
nesi verður unnið í Garðinum og á
Álftanesi.

Húsavíkurhöfn í líkanstöðinni

Í byrjun mars var lokið við uppsetn-
ingu líkans af Húsavíkurhöfn. Á
næstu mánuðum verða stundaðar rann-
sóknir á stækkun hafnarinnar og hvern-
ig auka megi kyrrð innan núverandi
hafnar. Fyrsti verkhlutinn er stór brim-
varnargarður en hann verður einn sá
stærsti sem gerður hefur verið hér á
landi.

Ástæða er til að hvetja Húsavíkinga
og aðra áhugasama til að koma við í
líkanstöðinni og líta líkanið augum ef
þeir eiga leið um. Einnig má hafa sam-
band við stofnunina og óska eftir kynn-
ingu á verkefninu.



Hafnarframkvæmdir í Gleðivík við Djúpavog



Veruleg aukning hefur orðið í löndun á uppsjávarfiski á Djúpavogi á undanförunum árum. Árið 1993 var landað um 3.000 tonn af loðnu en árið 1997 var aflinn kominn í 20.000 tonn af loðnu og 12.000 tonn af síld. Afli 1998 var nokkru minni eða 16.000 tonn af loðnu og 8.500 tonn af síld. Þessi aukna starfsemi hefur kallað á hafnaraðstöðu sem næst fiskimjölsverksmiðjunni í Gleðivík, sem var nýlega endurbyggð. Veru-

löndunarkant og möguleikar á að draga úr henni, lagt mat á frátafir í löndun og viðlegu, aðkoma skipa yrði athuguð sem og snúningssvæði.

Haustið 1999 var síðan byggt líkan af Gleðivík við Djúpavog í líkanstöð Siglingastofnunar. Athuganir í líkaninu fóru fram í nóvember og desember sama ár. Hreyfingar skips við kant voru mældar ásamt ölduhæð í víkinni og við skipshlið. Ýmsar tillögur voru reyndar í líkaninu bæði með köntum austan og vestan megin í víkinni.

enda, um 125 m framan við viðlegukantinn. Frátafir eftir byggingu garðs eru um 0,5%, sem svara til um 2 daga alls á ári.

Tillaga B

Í þessari tillögu er gert ráð fyrir 100 m löngum kanti vestan megin í víkinni, dælingarvegalengd 340 m og frátafir um 2%.

Kyrrð við kant er meiri í tillögu B en í fyrsta áfanga í tillögu A. Aftur á móti er ekki unnt að ná meiri kyrrð en svo í



Gleðivík við Djúpavog

Ljósmynd: SÍ

legt hagræði er af því ef hægt er að deila uppsjávarfiski beint úr skipi í verk-smiðjuna.

Siglingastofnun gerði úttekt á hafnarþörfum fyrir Djúpavogshöfn árið 1998. Þar kom fram að innsigling er of þröng og varasöm fyrir stærri skip, snúningssvæði innan hafnar er þröngt, dýpi takmarkað og löndunarrými fyrir uppsjávarfisk vantar.

Tillögur Siglingastofnunar

Í byrjun júní 1999 lagði Siglingastofnun fram nokkrar tillögur að hafnarmannvirkjum í Gleðivík. Í framhaldi af fundi hafnarstjórnar Djúpavogshrepps með fulltrúum Siglingastofnunar þann 21. júní 1999, óskaði hafnarstjórnin eftir því að gert yrði líkan af fyrirhuguðum hafnarframkvæmdum í Gleðivík. Óskað var eftir að lögð yrði áhersla á að skoða sérstaklega eina leið með hafnarmannvirki vestan megin í víkinni. Athuguð yrði ölduhreyfing við fyrirhugaðan

Á grundvelli mælinga í líkani og í samvinnu við sveitarstjórn og fulltrúa notenda voru tvær tillögur að kanti unnar frekar, báðar vestan megin í víkinni, þær teiknaðar upp og kostnaður reiknaður út.

Tillaga A

Í tillögu A er miðað við að verkið sé unnið í tveimur áföngum. Í fyrsta áfanga er gert ráð fyrir 60 m löngum kanti að vestanverðu sem snúið er 20° miðað við stefnu víkunnar. Stormbindingar verði við báða enda kants. Dýpkad í 8,5 m á siglingarleið og í 9 m undir skipi. Dælingarvegalengd í verk-smiðju er um 255 m. Frátafir við kantinn eru um 4% sem svarar til um 15 daga alls á ári. Í annarri útgáfu af þessari tillögu, A1, er breytt útfærsla á ytri hluta stálþils. Stálþilið er lengt um 15 m, úr 60 m í 75 m.

Í öðrum áfanga er gert ráð fyrir um 100 m löngum skjólgarði með garð-

tillögu B að frátafir verða 2% í samanburði við 0,5% eftir byggingu seinni áfanga í tillögu A.

Kostnaður við fyrri áfanga í tillögu A er um 155 milljónir í samanburði við 202 milljónir í tillögu B. Ef nauðsynlegt reynist að fara í seinni áfanga tillögu A verður kostnaður 223 milljónir eða um 21 milljónum króna hærrí en í tillögu B, en kyrrð við kantinn er þá orðin mun meiri og kanturinn á mörkum þess að geta talist viðlegukantur.

Niðurstaða

Hafnarnefnd Djúpavogs fjallaði um tillögur Siglingastofnunar á fundi 18. febrúar 2000. Nefndin var sammála um að tillaga A1 væri best útfærða tillagan og að unnið skuli samkvæmt henni. Unnið er nú að umhverfismati og búist er við að framkvæmdir hefjist í sumar. Heildarkostnaður er áætlaður um 240 m.kr.



Niðurstöður útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
14.12.99	Ólafsvík - Björgunarstiggar og vatnslagnir á bátabryggju	3.341.200,-	3.512.175,-	105%	Sandur og stál ehf.	7
21.12.99	Vestmannaeyjar - Nausthamarsbryggja, stálþil	36.182.640,-	34.243.370,-	95%	Lárus Einarsson hf.	5
11.01.00	Búðardalur - Smábátaaðstaða	16.100.310,-	9.607.300,-	60%	Víðinesbræður ehf. Sauðárkróki	9
08.02.00	Mjólfjörður - Ferjubryggja	5.336.000,-	3.139.600,-	59%	Guðlaugur Einarsson, Sauðárkróki	3
14.03.00	Þórshöfn - Viðgerð á Norðurgarði	8.887.720,-	6.165.000,-	69%	Norðurtak ehf., Sauðárkróki	4

Umburðarbréf

Dags.	Heiti	Nr.	Flokkun
14.12.99	Teikningar báta með mestu lengd allt að 15 metrum	14/1999	3.1.2.2
14.12.99	Breytingar á bátum styttri en 15 metrar	15/1999	4.1.18.2
26.01.00	Skilgreiningar á losunar- og sjósetningarbúnaði gúmmíbjörgunarbáta	01/2000	6.1.6.4

Lög og reglur

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
11.10.99	Reglugerð um sprengiefni	684/1999	20.2.4.	11.10.99*
01.12.99	Reglugerð um eftirlitsreglur hins opinbera	812/1999	19.2.6.	01.12.99*
30.11.99	Reglugerð um breytingu á hafnarreglugerð fyrir Grindavík nr. 246/1990	862/1999	9.2.2.-62.	30.11.99*
20.12.99	Auglýsing um breytingu á gjaldskrá fyrir hafnir nr. 60/1999	886/1999	9.2.5.	20.12.99*
20.12.99	Reglur um breytingu á reglum um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa nr. 189/1994 m.s.br.	891/1999	2.2.3.1.	20.12.99*
27.12.99	Lög um breytingu á lögum nr. 73/1969 um Stjórnarráð Íslands o.fl.	121/1999	1.1.1.	27.12.99*
31.12.99	Lög um vitamál	132/1999	10.1.1.	31.12.99*
11.01.00	Gjaldskrá fyrir hafnir	007/2000	9.2.5.	11.01.00*
10.01.00	Reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 m að lengd eða lengri	026/2000	-	10.01.00*
20.01.00	Reglugerð um fjarskiptabúnað og fjarskipti íslenskra skipa	053/2000	-	20.01.00*
29.02.00	Reglur um breytingu á reglum um björgunar og öryggisbúnað íslenskra skipa nr. 189/1994 m.s.br.	147/2000	2.2.3.1	08.03.00

* Gildistaka miðast við birtingardag Stjórnartíðinda

Rekstur Siglingastofnunar 1999

Velta jókst um 35 m.kr.



Velta Siglingastofnunar 1999 nam 457 m.kr. sem er aukning um 35 m.kr. frá fyrra ári.

Sértekjur stofnunarinnar voru 141 m.kr. og framlag á fjárlögum nam 316 m.kr. Hér að neðan má sjá nánari sundurliðun rekstrarins eftir verkefnum.

Tekjur*	Almennir viðskiptam.	Af fjárlögum	Tekjur Samtals
Ýmsar tekjur, bókhaldsþj., þóknun, vaxtatekjur ofl.	13	4	17
Vítar og leiðsögukerfi, rekstur og stofnkostnaður	13	114	127
Rannsóknir	-	41	41
Hafnar svið, framkvæmdir og áætlanir	68	17	85
Skipaverkefni	6	47	53
Skoðunarsvið	32	80	112
Hafnarríkiseftirlit	-	13	13
Véla- og tækjaleiga	9	-	9
Tekjur samtals	141	316	457
Gjöld*			Gjöld
Launakostnaður			273
Önnur gjöld			154
Stofnkostnaður			27
Gjöld samtals			454
Ónotuð fjárveiting flutt til ársins 2000			3
Samtals			457

* Allar tölur í milljónum króna

Stuttar fréttir

Skýrsla um farþegaskip

Þann 14. mars kynnti samgönguráðherra skýrslu um björgunar- og öryggismál um borð í farþegaskipum. Skýrslan er afrakstur úttektar sem starfsmenn Siglingastofnunar og Slysavarnaskóla sjómanna unnu að beiðni ráðherra. Gerð verður nánari grein fyrir skýrslunni síðar en einnig er hægt að skoða skýrsluna í heild sinni á www.sigling.is.

Skipum fjölgar

Þann 1. janúar 2000 voru 2.412 skip á aðalskipaskrá Siglingastofnunar en voru 2.351 árið 1999. Heildarfjöldur í flotanum er því 61 skip. Þrátt fyrir aukningu í fjölda skipa hefur flotinn minnkað um tæp 6.500 BT en margir togarar voru teknir af skrá árið 1999. Nánari upplýsingar um stærð flotan er að finna í Skrá yfir íslensk skip og báta 2000. Helsta breytingin á skránni frá fyrra ári er að nú er að finna farsímanúmer skipa aftast í ritinu. Skráin kostar 3.300 kr. og fæst í öllum umdæmum stofnunarinnar



Stuttar fréttir

Fleiri togarar af skrá

Eins og getið var um í síðasta fréttabréfi voru margir togarar teknir af skipaskrá árið 1999. Í byrjun ársins hafa tveir togarar til viðbótar verið teknir af skrá, Bessi ÍS-410 (1530 BT) sem var seldur til Færeyja og Svalbakur ÞH-6 (2291 BT) sem var leigður úr landi. Einn togari hefur bæst við flotann frá áramótum en það er Geiri Péturs ÞH-44 (888 BT).

Losunar- og sjósetningarbúnaður

Þann 8. mars tók gildi rgl. nr. 147/2000 um breytingu á reglum um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa nr. 189/1994. Breytingin varðar ákvæði um losunarbúnað farþegabáta.

Í síðasta fréttabréfi var grein um losunar- og sjósetningarbúnað. Því miður var notkun hugtaka ekki að öllu leyti rétt í greininni. Hugtakið „sleppibúnaður“ kom þarna við sögu en það er ekki lengur notað í laga- og reglugerðartexta og gat notkun þess í greininni því valdið misskilningi um hvaða kröfur eru gerðar um búnað. Hins vegar tekur reglugerð nr. 891/1999 af öll tvímæli um kröfurnar. Þeir sem vilja kynna sér þetta efni nánar má benda á nýlegt umburðarbréf nr. 1/2000 þar sem hugtökin sem varða losunar- og sjósetningarbúnað eru skilgreind.

Hafnarríkiseftirlit

Dagana 6. - 10. mars 2000 var staddur hér á landi úttektarhópur á vegum Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit til að gera úttekt á starfsemi Siglingastofnunar í framhaldi af umsókn Íslands um fulla aðild að fyrrnefndu samkomulagi. Niðurstaða hópsins var að mæla með því að Ísland fái fulla aðild að samkomulaginu. Endanlega ákvörðun verður þó ekki tekin fyrr en í maí nk. Meðan á úttekt stóð var lagt farbann á kypverskt skip.

Ný skýrsla

Siglingastofnun hefur gefið út skýrslu um niðurstöður lífkantrauna í Gleðivík við Djúpavog. Þetta er skýrsla nr. 6 í skýrsluröð Siglingastofnunar Íslands.

Kynning á starfsmönnum

Tveir nýir starfsmenn

Kristján Sveinsson, sagnfræðingur. Fæddur á Blönduósi 21. apríl 1960. Lauk BA- og MA-prófi í sagnfræði frá H.Í.

1990 og 1996 og er Mag.art. frá Historísk Institut, Aarhus Universitet 1999. Hefur áður m.a. skrifað Sögu Njarðvíkur. Kristján er í tímabundnu starfi við að rita sögu íslenskra vitamála. Hann er kvæntur Önnu Þórðardóttur, löggiltum endurskoðanda, og eiga þau tvö börn.



Guðmundur Óli Lyngmo, skipaskoðunarmaður á Ísafirði. Fæddur á Ísafirði 13. maí 1954. Stundaði nám við Iðnskólann á Ísafirði 1972-1974 og Vélaskóla Íslands 1974-1976. Vann á togaranum Páli Pálssyni 1976-1994, hjá Hraðfrystihúsinu Norðurtanga 1994-1997 og síðan hjá Básafelli 1997-1999. Hóf störf hjá Siglingastofnun í desember 1999. Guðmundur Óli er kvæntur Jónínu Kristinsdóttur og eiga þau tvær dætur.



Guðmundur Óli er kvæntur Jónínu Kristinsdóttur og eiga þau tvær dætur.

Vitabyggingar

Er hægt að kaupa vita?



Vitabyggingar hafa verið nokkuð í fréttum að undanförunu í tengslum við umræðu á Alþingi um heimild samgönguráðherra til að selja tvær eyjar í eigu ríkisins: Málmey í Skagafirði og Elliðaey á Breiðafirði. Á báðum þessum eyjum eru vitabyggingar. Í fjölmiðlum á Íslandi og einnig erlendis hefur því verið haldið fram að vitarnir sjálfir fylgi með í kaupnum ef af sölu verður.

Í breska stórblaðinu *The Times* þann 4. mars sl. var frétt um að söngkonan Björk Guðmundsdóttir hafi fengið vitann að gjöf frá Davíð Oddssyni, forsætisráðherra, og að hún byggi í vitanum. Einnig er því haldið fram að með búsetu sinni á eyinni hafi hún reitt fuglafræðinga til reiði þar sem að í garðinum umhverfis vitann sé að finna næst stærstu súlubyggð í heiminum(!).

Það er rétt að áréttta það hér að enginn vitni hefur hingað til verið seldur né stendur það til. Hins vegar eru örfá dæmi þess að hífýli fyrrverandi vitavarda og bújarðir hafi verið seldar. Það verður því að hryggja áhugasama kaupendur með því að vitarnir verða eftir sem áður í eigu ríkisins og í umsjá þess enda um mikilvæg öryggistæki að ræða.



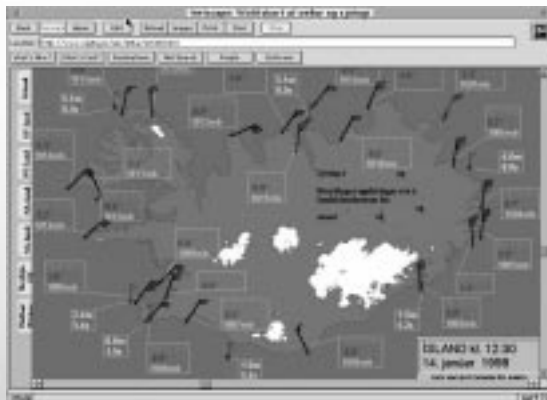
Vitinn í Elliðaey er ekki til sölu frekar en aðrir vitar landsins þó svo að umfjöllun í fjölmiðlum hafi bent til annars. Ljósmynd: Sí

ÞÚ FÆRÐ UPPLÝSINGAR UM

VEÐUR & SJÓLAG

á netinu: www.sigling.is

og í síma 902 1000



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

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



SIGLINGASTOFNUN