

# Til sjávar

## 2. tbl 1. árg. desember 1997

### Upplýsingakerfi um veður og sjólag á Internetið

Á heimasíðu Siglingastofnunar, <http://www.sigling.is> er nú hægt nálgast upplýsingar um veður og sjólag.

Á þessum tíma árs er allra veðra von á Íslandi og oft tvísýnt hvort gefur á sjó. Gott aðgengi að upplýsingum um veður og sjólag er því sjófarendum nauðsyn. Siglingastofnun hefur rekið upplýsingakerfi um veður og sjólag frá árinu 1996 og hefur verið hægt að fá upplýsingar í gegnum símsvara stofnunarinnar. Núna er stigið það skref að færa þessar upplýsingar á Internetið, á heimasíðu Siglingastofnunar.

Markmiðið með þessari þjónustu er að auka öryggi sjómanna og gera búsetu við sjávarsíðuna öruggari. Þegar spáð er aftökum eru sendar upplýsingar til hlutaðeigandi eins og Veðurstofu Íslands, sjófarenda, hafnaryfirvalda, forsvarsmanna strandsvæða og almannavarna.

Áfram verður unnið að þróun kerfisins á næstu árum en það er eitt af fjölmörgum rannsókn- og þróunarverkefnum stofnunarinnar. Upplýsingakerfið hefur verið þróað í náinni samvinnu við verkfræðistofnunar Hugarúnu, VSG og Veðurstofu Íslands. Einnig hefur verið góð samvinna við sjómenn.

Í dag er að finna eftirfarandi upplýsingar í upplýsingakerfinu um veður og sjólag: Veður og sjólag frá öldudufnum og vitum. Veður og sjávarstaða í höfnum. Ölduhæðir utan og innan hafna.

Reynslan sýnir að þegar veður fer versnandi eða er að ganga niður koma upplýsingarnar að mestu gagni þegar þær eru bornar saman við sjóveðurspá Veðurstofu Íslands. Í samvinnu við hana er stefnt að sameiginlegri vefsíðu þar sem veittar verða ítarlegar upplýsingar um aðstæður í höfnum, við ströndina, á landgrunninu og á hafinu umhverfis Ísland.

Þegar upplýsingakerfið verður fullbúið mun það einnig miðla upplýsingum og aðvörðunum um eftirfarandi þætti: Sjávarföll og sjávarfallastrauma. Sjávarflóð. Ölduhæðir næstu daga. Öldur og strauma í röstum og á grunnsævi. Öryggismörk minni fiskiskipa Reikniforsendur fyrir rek á gúmmibátum, fljótandi hlutum og olíu.

Ennfremur er hugað að því að senda út upplýsingar um hættu á ísingu.

Haldið verður áfram að byggja upp upplýsingakerfið með rauntímamælingum á veðri, öldu og á sjávarborði, sem er grunnurinn að sjávarfalla- og sjávarflóðaspám, en þau verkefni eru unnin í samvinnu við verkfræðistofuna VST, Háskóla Íslands og Veðurstofu Íslands.

Sjófarendur, aðstandendur og aðrir geta í dag nálgast upplýsingar um veður og sjólag með tvennum hætti; á Internetinu, <http://www.sigling.is/uks/uks.html> og í síma 902-1000.

### Öll erum við mannleg

Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) beindi sjónum sínum að mikilvægu efni á alþjóðasiglingadeginum sem haldinn var í september sl. Hann var tileinkaður hinum mannlega þætti í öryggismálum sjófarenda ("Optimum Maritime Safety Demands a Focus on People").

Þeir sem fylgjast með umræðum um slys af hvaða tagi sem er vita, að skýringa má oft leita í mannlegum mistökum. Viðkvæðið hjá okkur er þá gjarnan að það sé eðlilegt að verða á mistök, það sé óhjákvæmilegt. Þetta viðhorf megum við samt ekki tileinka okkur. Við eigum að stefna á það að koma í veg fyrir þau en ekki líta á mannleg mistök sem sjálfsagðan og eðlilegan hlut.

Það er tilhneiging í kjölfar slysa að herða tæknilegar öryggiskröfur. Þetta þekkjum við á öllum sviðum, jafnt í lofti, á láði sem legi. Tæknin leysir samt ekki öll vandamál. Við eigum það líka til að leita að einhverjum sökudólg, persónugera ábyrgðina. Hættan í þessu er að hin raunverulega skýring tynist eða litið er fram hjá henni.

Ef minnka á hættuna á mannlegum mistökum á sjó þarf viðhorfið til sjómennskunnar og ábyrgðartilfinning sjómanna að breytast. Þessu verður ekki breytt með setningu fleiri reglugerða. Menntun sjómanna, þjálfun og endurmenntun, þarf að hafa forgang.

Í þessum efnum er Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) okkur Íslendingum mjög mikilvæg. Á næsta ári tekur að hluta til gildi alþjóðlegur bálkur (ISM Code) sem gerir m.a. kröfur um að öryggisstjórnunaráætlun sé til um borð í skipum. Einnig styttest í að ákvæði í STCW'95 samningnum um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna, öðlist gildi. Þetta eru aðeins tvö dæmi um fyrirætlanir

IMO um að auka og efla þann þátt sem við jafnt sem aðrar þjóðir höfum vanrækt of lengi, þ.e. að auka hæfni og um leið öryggi þeirra sem vinna um borð.

Hermann Guðjónsson, forstjóri

### Skyndiskoðanir

## Of mörg skip í flotanum með útrunnið haffæri

**S**koðanir Siglingastofnunar á skipum eru þrenns konar; aðalskoðun, aukaskoðun og skyndiskoðun. Skyndiskoðun er fyrirvaralaus skoðun á haffæri skipa, einkum þegar skip kemur til hafnar eða fer úr höfn, eins og segir í lögum um eftirlit með skipum. Þetta eftirlit annast Siglingastofnun og Landhelgisgæslan. Siglingastofnun annast skyndiskoðanir á skipum í höfnum, en Landhelgisgæslan hefur annast skyndiskoðanir á skipum sem eru stödd úti á sjó.

Reynslan hefur sýnt að það er full þörf á að framkvæma skyndiskoðanir. Þó svo að aðalskoðun sé framkvæmd einu sinni á ári, þá dugur það ekki alltaf til. Skipin þurfa að standast ýtrustu kröfur allan ársins hring.

Það getur verið breytilegt eftir árum hvað tekið er út í skyndiskoðunum, eðli málsins samkvæmt. Stærri skip sæta einnig annars konar eftirliti en minni skip gera.

Í bátum undir 15 metrum er til dæmis verið að skoða mælibréf, haffæri, aðgengi að botnloka, björgunarstiga, slökkvi- og brunakerfi, siglingaljós og gúmmíbjörgunarbáta. Í skipum yfir 15 metrum er m.a. verið að skoða eftirlitsbók, ýmis skírteini sem eiga að vera til staðar, merkingar á skipinu, öryggisplan, siglingaljós og gúmmíbjörgunarbáta. Hér er aðeins talinn upp hluti af því sem skoðað er.

Það sem af er þessu ári hafa verið framkvæmdar um 140 skyndiskoðanir. Samkvæmt skráningum eru um 10% af skipaflotanum með útrunnið haffærisskírteini eða ekki með það um borð þó svo að þeir séu að róa.

Í flestum tilfellum hefur ekki liðið langur tími frá því að haffærisskírteinið rann út. Siglingastofnun hvetur því skipstjórnarmenn til að vera vakandi yfir því hvenær haffærið rennur út og panta tíma í skoðun með góðum fyrirvara.

## Breytingar á skipuriti

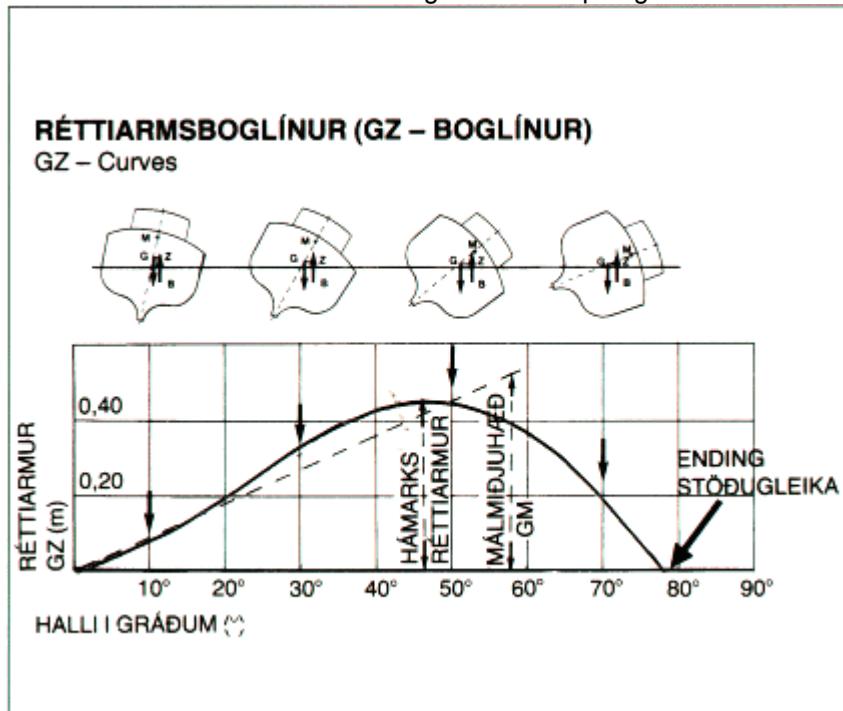
**N**okkrar áherslubreytingar tóku gildi 1. nóvember á skipuriti Siglingastofnunar. Stofnuninni er eftir sem áður skipt upp í fjögur svið en stjórnsýslusvið er lagt niður í núverandi mynd. Nýtt svið, skipasvið, var myndað, sem Benedikt E. Guðmundsson veitir forstöðu. Guðmundur Guðmundsson er forstöðumaður skoðunarsviðs, áður skipaskoðunarsviðs. Hin sviðin eru vitasvið, áður rekstrarsvið, þar sem Tómas Sigurðsson er forstöðumaður og svo hafnasvið, áður tæknisvið, með Jón Leví Hilmarsson sem forstöðumann. Gísli Viggósson gegnir forstöðumannsstarfi í rannsóknum og þróun og Hallgrímur Ásgeirsson er forstöðumaður lögræðisviðs, sem þjónustar allar deildir stofnunarinnar.



## Stöðugleikaátak

**Á** árinu 1988 hófst svonefnt stöðugleikaátak með könnun á stöðugleika lítilla fiskiskipa. Átak þetta var ein af fleiri aðgerðum sem hafði þann tilgang að auka stöðugleika íslenskra fiskiskipa og þar með leitast við að fækka slysum sem m.a. mætti rekja til ónógs stöðugleika. Árið 1988 og 1989 náði átakið til báta á Vestfjörðum, árið 1990 til báta á vestanverðu Norðurlandi, árið 1991 til báta á austanverðu Norðurlandi, árið 1992 til báta á Austurlandi, árið 1993 til báta á Reykjanesi og Suðurlandi, þ.á m. í Vestmannaeyjum og árið 1994 til báta við Faxaflóa (að hluta). Styrkjum frá hinu opinbera var veitt árlega til stöðugleikaáttaksins. Þeim var úthlutað þegar stöðugleikagögn höfðu verið yfirfarin.

Í febrúar 1997 gaf Siglingastofnun út skýrslu um stöðugleika fiskiskipa. Í kjölfarið ákvað samgönguráðherra að yta úr vör átaksverkefni í samráði við stofnunina, hagsmunasamtök sjómanna og útgerðarmanna. Skýrslu Siglingastofnunar var ætlað að vera grundvöllur stefnumótunar og ákvarðanatöku stjórnvalda varðandi stöðugleika fiskiskipa. Markmið átaksverkefnisins var m.a. að stöðugleiki allra skipa og báta með haffæri væri þekktur.



Alls nær lokaáfangi verkefnisins til 129 skipa. Lagt var til að styrkur yrði veittur til að útbúa fullkomin stöðugleikagögn fyrir 93 skip. Ekki var gerð tillaga um styrk til þeirra 36 skipa, sem smíðuð voru eftir að reglur um stöðugleika tóku gildi. Staðan í lok nóvember 1997 er sú að um helmingur þessara skipa hefur sent inn stöðugleikagögn og stefnt er að því að átakinu ljúki fljótlega eftir áramót.

Guðmundur Guðmundsson, forstöðumaður skoðunarsviðs

## Ný skipan hafnamála?

Hafnasambandsþing var haldið 9.-10. október sl. Framsögumenn á fundinum voru þeir Einar K. Guðfinnsson, formaður samgöngunefndar Alþingis, og Gísli Gíslason, bæjarstjóri á Akranesi. Yfirskrift erindanna var Hafnamál, framkvæmdir og fjármögnun - ný verkaskipting og ný viðhorf.

Í máli þeirra kom skýrt fram að þeir telja þörf á að breyta fyrirkomulagi fjármögnunar og stjórnunar í hafnamálum. Þeir voru einnig sammála um að verkaskipting milli ríkis og sveitarfélaga þyrfti að vera skýrari.

Einar taldi álitlegast að gera þau skil að sveitarfélögin hafi alfarið gerð innri hafnarmannvirkja á sinni könnu en ríkið sjái um gerð ytri hafnarmannvirkja. Um hlutverk Siglingastofnunar í breyttu kerfi sagði Einar: „Það er ljóst að hlutverk Siglingastofnunar Íslands myndi breytast mjög mikið. Stofnunin yrði miklu frekar eftirlitsaðili en ábyrgðaraðili framkvæmda. Hún myndi að sjálfsögðu annast rannsóknarstarfsemina sem yrði þá fjármögnuð að fullu af ríkinu. Eðlilegt væri auðvitað enn fremur að Siglingastofnun hefði einhvers konar umsjón með þessum málum þannig að hún tryggði að til væri aðalskipulag hafna sem væri samþykkt af Siglingastofnun til þess að tryggja fagleg, grundvallar vinnubrögð.“ Einar taldi koma til álita að Siglingastofnun, ásamt sveitarfélögum, myndi stofna sérstakt félag um hönnunarþáttinn m.a. til þess að tryggja gæði.

Gísli Gíslason taldi að flytja bæri stóran hluta af verkefnum sem nú eru á forræði ríkisins til hafnarstjórnanna og Hafnasambands sveitarfélaganna. Um hlutverk Siglingastofnunar sagði Gísli m.a.: „Siglingastofnun Íslands er með nýlegum lögum ætlað mikið hlutverk á sviði hafna-, vita- og siglingamála. Nauðsynlegt er að skilgreina hlutverk stofnunarinnar til framtíðar, setja henni formlega stjórn og gera hana sjálfstæðari í störfum sínum. Eitt af hlutverkum stofnunarinnar hefur verið að halda utan um skuldir ríkisins við hafnasjóði og annast uppgjör þeirra, en með nýrri verkaskiptan í hafnamálum er lagt til að þetta hlutverk hennar heyri sögunni til.“

## Rannsóknir og þróun 1998

# Stöðugleiki skipa og sjólag

Hjá Siglingastofnun Íslands fer fram umfangsmikið rannsókn- og þróunarstarf. Í rekstraráætlun stofnunarinnar fyrir næsta ár eru um 40 milljónir króna ætlaðar til frumrannsókna á sviði vita, hafna og sjóvarnargarða og á öryggismálum sjófarenda. Hér verður gerð grein fyrir tveimur verkefnum sem bæði lúta að stöðugleika skipa.

### Stöðugleiki skipslíkans

Stöðugleiki skipa er sibreytilegur og því erfitt að henda reiður á hann. Stöðugleikinn getur breyst hratt m.a. vegna stöðu veiðarfæra og afla, leka, óhefts yfirborðs í tönkum, stöðu skips í sjó, siglinga á lensi og ísingar. Íslensku verkfræðistofnarnar RT- Rafagnatækni og Fengur hafa nú þróað mæli sem kallaður er Stöðugleikavaktin. Hann reiknar út velting skipa, byrjunarstöðugleika og fylgist með stöðugleikanum á hverjum tíma.

Hafið er samstarf milli hönnuða Stöðugleikavaktarinnar og Siglingastofnunar um að smíða slíkan mæli í skipslíkan. Unnið er að gerð líkans af vertíðarbáti í mælikvarðanum 1:45 sem verður búið stjórnstækjum og Stöðugleikavaktinni. Fyrir valinu varð vertíðarbáturinn Andey BA-125.

Með líkaninu verður kannaður stöðugleiki og sjóhæfni við mismunandi öldugerðir, hraða og stefnu miðað við öldustefnu. Það sem verður skoðað sérstaklega er samspil hreyfistöðugleika við hvert lestunartilvik og hættu á að skip hvolfi.

### Upplýsingakerfi um sjólag og stöðugleiki minni fiskiskipa

Annað verkefni sem einnig lýtur að stöðugleika skipa gengur undir heitinu: Upplýsingakerfi um sjólag og stöðugleiki minni fiskiskipa.

Verkefnið, sem hefur frá upphafi verið stýrt af undirrituðum, er komið nokkuð vel á leið. Aðferðafræðin liggur fyrir í skýrslu Siglingastofnunar frá því í júlí 1997: „Information system on waves and stability of small fishing vessels“, en skýrslan er væntanleg í íslenski þýðingu. Aðrar forsendur eru ýmist til staðar eða eru rétt í þann mund að líta dagsins ljós. Upplýsingakerfið um veður og sjólag er aðgengilegt í gegnum síma og á Internetinu. Ölduspa á 6 tíma fresti fyrir nokkra daga mun liggja fyrir í lok næsta árs og Stöðugleikavaktin, sem fjallað er um hér að framan, lá fyrir árið 1996. Innan skamms verða tiltækar upplýsingar um stöðugleika allra fiskiskipa hjá Siglingastofnun.

### Verkefnislýsing

Þetta verkefni hefur það að megin markmiði að meta svokallaða „ásættanlega áhættu“ minni fiskiskipa á veltu í kröppum sjó. Með líkantilraunum hefur verið kortlagt samband milli hreyfistöðugleika skipa og hæðar og krappleika þeirrar öldu sem getur velt skipinu.

Fyrir hvert gildi á kenniöldu (meðaltal af hæsta þriðjungi af öllum öldum) og meðalsveiflutíma eru þekktar líkurnar á háum kröppum öldum. Ásættanleg áhætta byggist á tíðni skipsskaða í Noregi en þar hefur verið miðað við að fimm fiskiskipum af hverjum 10.000 hvolfi að jafnaði á fjórum árum.

Hæð hættulegrar öldu í hverju tilviki er háð gerð og hreyfistöðugleika viðkomandi skips og þar með eftirfarandi þáttum: Sæþunga fiskiskips sem er háður hleðslu. Stöðugleika fiskiskips, sem er mældur með flatarmálinu undir réttiarmsbog- línunni (GZ) og er háður hleðslu. Veltutíma skipsins, sem er tengdur byrjunarstöðugleikanum á hverjum tíma og hægt er að mæla með Stöðugleikavaktinni. Stefnu skips miðað við ölduátt.

Til að gera gögn um stöðugleika hvers fiskiskips aðgengileg hefur Siglingastofnun þróað blað þar sem fram koma upplýsingar um helstu hleðslutilvik og áhrif þeirra á stöðugleikann. Jafnframt kemur fram hæð þeirrar öldu sem getur velt skipinu í hverju tilviki. Einnig hefur verið þróuð aðferð til að gera skipstjórnendum kleift á einfaldan hátt að finna samband milli kenniöldu og sveiflutíma og hæð kröppu öldunnar.

### Tilraunaverkefni 1998

Á næsta ári fer fram tilraunaverkefni með þessari aðferð þar sem valdir verða um 10 tog- og vertíðarbátar. Markmiðið með tilraunaverkefninu er að prófa þessa aðferð til að fá reynslu af aðferðafræðinni. Á grundvelli þeirrar reynslu verður hægt að aðlaga og bæta aðferðina og láta upplýsingarnar ná til fleiri fiskiskipa.



# Höfn utan Suðurgarðs í Hafnarfirði

Í haust hefur verið unnið að líkantilraunum fyrir Hafnarfjarðarhöfn. Undanfari tilraunanna voru öldusveigjureikningar, þar sem reiknuð var útbreiðsla úthafsöldu inn Faxaflóa til Hafnarfjarðar. Niðurstöður reikninganna sem m.a. komu fram í myndum af jafnhæðarlínu fyrir ölduhæð voru síðan notaðar til að gera frumtillögu að hafnarmannvirkjum, skjólgarði og viðleguköntum. Þessi forvinna var hluti af umfangsmiklum undirbúningsrannsóknum sem Hafnarfjarðarhöfn hefur staðið fyrir og Verkfræði- og jarðfræðipjónustan Stuðull hefur haft umsjón með. Siglingastofnun kom að þessum rannsóknum á fleiri sviðum en athugun á sjólagi, en stofnunin annaðist dýptarmælingar og botnlagarannsóknir á nýja hafnarsvæðinu.

Í byrjun september síðastliðnum tilkynnti Hafnarfjarðarhöfn stækkun hafnarinnar til frumathugunar skipulagsstjóra ríkisins samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Þar er gert ráð fyrir 20 hektara landfyllingu um 600 m vestur fyrir Suðurgarð, um 500 m löngum viðlegukanti með 8 til 10 m dýpi, auk aðstöðu fyrir skipaviðgerðir með um 120 m löngum viðgerðarkanti og aðstöðu fyrir flotkvíar. Skipulagsstjóri ríkisins féllst nýlega á framkvæmdina að uppfylltum vissum skilyrðum.

Hafnarfjarðarhöfn setti fram ákveðin markmið með framkvæmdum utan Suðurgarðs. Nýi kanturinn ætti að verða betri en Suðurbakki í núverandi höfn og að skjólgarður þyrfti einnig að auka kyrrð innan núverandi hafnar. Ljóst var að ekki yrði auðvelt að uppfylla fyrra markmiðið, þar sem ölduhæð í nýja hafnarmynninu væri um 40% hærri en í núverandi hafnarmynni og að afstaða nýja bakkans til nýs hafnarmynnis er svipuð og afstaða Suðurbakka til núverandi hafnarmynnis.



Líkaníð, sem er í kvarða 1:60, nær yfir svæði sem er 2,4 km á lengd og 1,2 km á breidd. Þannig er ölduvakinn í líkaninu staðsettur á svæði sem svarar til fjarðarins norður af enda Hvaleyrarholtsins. Öldur eru mældar á mismunandi stöðum í líkaninu utan hafnar sem innan. Hreyfingar flutningaskips sem bundið er við kant eru mældar á mismunandi stöðum auk átaks í bryggjubönd. Á sama hátt eru hreyfingar flotkvíar mældar vestast í höfninni.

Fyrstu niðurstöður úr líkaninu staðfestu að erfitt yrði að auka skjól í núverandi höfn fyrir úthafsöldu, þó töluverður árangur næðist fyrir styttri vindöldur. Reyndar hafa verið ýmsar útfærslur af skjólgörðum, bæði hvað varðar fjarlægð frá Suðurgarði og lengd garðs miðað við núverandi innsiglingarlínu. Einnig hafa verið reyndir svokallaðir eyjugarðar sem ekki hafa tengingu við land. Náíð hefur verið unnið með Hafnfirðingum við mat á gæðum aðsiglingar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður liggja fyrir í lok desember.

Sigurður Sigurðarson, verkfræðingur

## Lög og reglugerðir

Fimm nýjar reglugerðir hafa verið gefnar út frá því að listi yfir lög og reglugerðir var birtur í síðasta fréttabréfi:

- Rg. nr. 527/1997 um mælingu skipa með mestu lengd allt að 24 metrum.
- Rg. nr. 530/1997 um breytingu á rg. nr. 189/1994 um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa.
- Rg. nr. 609/1997 um öryggislok og ápreifanlega viðvörun.
- Rg. nr. 624/1997 um gáma.
- Rg. nr. 656/1997 um varnir gegn mengun af völdum ósoneyðandi efna.



Athygli er vakin á því að Siglingastofnun hefur gefið út tvö rit með lögum sem varða starfsemi stofnunarinnar. Annað heitir Hafnamál en þar er að finna lög og reglugerð með áorðnum breytingum. Hitt ritið Siglingamál Vitamál hefur að geyma lög um þessa málaflokka með síðari breytingum. Ritin er hægt að fá endurgjaldslaust hjá stofnuninni.

### Hafnaframkvæmdir 1998

## Undirbúningur í fastari skorðum

**A**lþingi hefur samþykkt hafnaáætlun fyrir árin 1997-2000. Undirbúningur fjárlaga vegna hafnaframkvæmda er því í fastari skorðum en verið hefur. Verkefni næsta árs munu að mestu verða í fullu samræmi við áætlunina og eru þessi helst:

### **Vesturland**

Gengið verður frá yfirborði fremst á Faxabryggju á Akranesi. Þar er um að ræða 1.500 m<sup>2</sup> þekju auk raflagna. Í Snæfellsbæ er gert ráð fyrir að unnið verði lítilsháttar í höfnunum þremur. Helsta verkefnið er endurbygging staurakistunnar í Rifshöfn, en einnig verður keypt 60 m löng flotbryggja og sett upp í Ólafsvík. Byggt verður utan um hallandi steinbryggjuna í Stykkishólmi með um 35 m langri harðviðarbryggju. Við þessa breytingu verður bryggjan öll í sömu hæð og hún verður breikkuð í 15 m.

### **Vestfirðir**

Helstu verkefni eru á Ísafirði þar sem fyrirhugað er að reka stálþil til að auka viðlegurými. Ekki hefur enn verið tekin endanleg ákvörðun um staðsetningu bryggjunnar. Grjótverk við Grundargarð (24.000 m<sup>3</sup>) á Bolungarvík og Norðurgarðinn (10.000 m<sup>3</sup>) á Súðavík verða boðin út á árinu.

### **Norðurland vestra**

Stærsta verkefnið er 60 m lenging brimvarnargarðsins á Sauðárkróki. Gert er ráð fyrir að um 21.000 m<sup>3</sup> af grjóti fari í lenginguna. Á Siglufirði verður steyppt uppsátur og smábátabryggja byggð.

### **Norðurland eystra**

Stærstu verkefni á Norðurlandi eystra eru framhald verka sem boðin voru út í ár. Þannig er verið að vinna stór grjótverk á Húsavík, og á Þórshöfn.



### **Austurland**

Unnið verður að byggingu stálþilsbryggju á Eskifirði. Gert er ráð fyrir 80 m löngu þili og um 18.000 m<sup>3</sup> dýpkun við það. Á Stöðvarfirði verður byggður um 9.000 m<sup>3</sup> skjólgarður við smábátahöfn, sem útbúa á innan við núverandi hafnarsvæði. Á Djúpavogi fékkst heimild til að flyta dýpkun, sem var á áætlun árána 1999-2000. Um blandaða dýpkun er að ræða, þ.e. bæði lausan gröft og klapparsprengingar, alls um 11.000 m<sup>3</sup>. Helsta verkefni Hornfirðinga verður endurbygging 90 m trébryggju fyrir framan Hafnarvogina.

### **Suðurland**

Unnið verður við endurbyggingu Friðarhafnarkants í Vestmannaeyjum. Stálþil verður rekið frá austurenda á um helming kantsins á næsta ári.

### **Reykjanes**

Í Sandgerði verður gengið frá yfirborði á um 3.400 m<sup>2</sup> þekju og endurbyggður kantur á Norðurgarðinn. Bryggjustigar verða lagfærðir og settir upp í Keflavík og Njarðvík. Í Hafnarfirði er gert ráð fyrir að framkvæmdir við stálþil á Háabakka hefjist á næsta ári.

Jón Leví Hilmarsson, forstöðumaður hafnasviðs

# Niðurstöður útboða

Niðurstöður útboða á vegum Siglingastofnunar eru birtar á heimasíðu stofnunarinnar, <http://www.sigling.is/utbod/utbod.html> fljótlega eftir opnun tilboða. Í síðasta fréttabréfi birtust niðurstöður útboða sem höfðu farið fram á árinu til 16. september. Frá þeim tíma hafa verið opnuð tilboð í fimm verk.

Dags.	Heiti útboðs	Kostn.áætl.	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilb.
23.09.1997	Rif - Harðviðarbryggja	7.327.908	5.777.261	79%	Guðlaugur Einarsson ehf. Hafn.fj.	4
26.09.1997	Akureyri - Rafbúnaður í Krossanesbryggju	1.800.000	1.262.420	70%	Rafeyri	6
07.10.1997	Bolungarvík - Raflagnir í Brjót	3.497.753	1.886.922	54%	Rafsja Bolungarvík (frávikstilboð)	3
09.10.1997	Akranes - Sjóvörn	6.747.900	6.485.205	96%	Þróttur ehf.	6
20.10.1997	Svalbarðseyri - Sjóvörn og grjótfylling	2.737.133	2.295.543	84%	Hafnarverk ehf. Akureyri	5

## Útgáfumál 1997

Eftirfarandi skýrslur og rit hafa verið gefin út á þessu ári hjá Siglingastofnun:

**Sorpdagbók. Garbage Record Book.** Siglingastofnun Íslands - desember 1997.

**Siglingamál. Vitamál.** Lög um siglingamál og vitamál með breytingum. Siglingastofnun Íslands - nóvember 1997.

**Hafnamál. Lög og reglugerð.** Lög og reglugerð um hafnamál með breytingum. Siglingastofnun Íslands - október 1997.

Dahle, E.A., Myrhaug, D. og Gísli Viggósson. **Information System on Waves and Stability of Small Fishing Vessels.** Skýrslur Siglingastofnunar Íslands, nr. 2 - júlí 1997.

**Hafnaáætlun 1997-2000 ásamt skýrslum um hafnaframkvæmdir 1995 og 1996.** Siglingastofnun Íslands - júní 1997.

Gísli Viggósson, Sigurður Sigurðarson, Baldur Bjartmarsson og Ingunn Jónsdóttir. **Grindavíkurhöfn. Innsigling. Rannsóknir og tillögur til úrbóta.** Skýrslur Siglinga-stofnunar Íslands, nr. 1 - maí 1997.

**Skýrsla um stöðugleika íslenskra fiskiskipa.** Siglingastofnun Íslands - febrúar 1997

**Skrá yfir íslensk skip.** Siglingastofnun Íslands - janúar 1997.

**Skrá yfir opna vélbáta.** Siglingastofnun Íslands - janúar 1997.

## Sorpdagbók

Siglingastofnun Íslands hefur gefið út sorpdagbók í samræmi við reglugerð nr. 430/1997 um varnir gegn sorpmengun frá skipum og alþjóðasamning um varnir gegn mengun sjávar, MARPOL 73/78. Samkvæmt ákvæðum reglugerðarinnar ber að halda skrá yfir sérhverja losun eða fullkomna brennslu sorps í skipum sem eru 400 brúttótonn eða stærrri og skipum sem eru skráð til að flytja 15

manns eða fleiri. Talið er að þetta nái til um tæplega 200 íslenskra skipa. Sorpdagbókina er hægt að kaupa í umdæmum Siglingastofnunar.

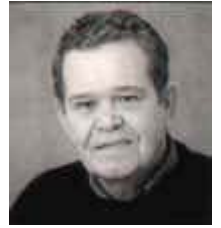


# Starfsmenn í umdæmum II-VI hjá Siglingastofnun

## Umdæmi II - Ólafsvík

### **Guðmundur Magnússon**

er umdæmisstjóri í Ólafsvík. Hann er fæddur 18. apríl 1930 að Skálholti í Ólafsvík. Guðmundur hefur lokið námi í vélvirkjun og vélstjórn. Hann hefur verið starfsmaður stofnunarinnar frá mars 1986 en starfaði áður sem lausráðinn skoðunarmaður hjá stofnuninni frá 1976. Guðmundur er kvæntur Elísabetu Þ. Kristjánsdóttur, húsmóður, og eiga þau tvo drengi.



## Umdæmi III - Ísafjörður

### **Heiðar Kristinsson**

er umdæmisstjóri á Ísafirði. Hann er fæddur 5. nóvember 1942 á Eskifirði. Heiðar er með farmannapróf frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík. Hann starfaði áður sem skipstjóri hjá Skipadeild Sambandsins og Samskipum en kom til starfa hjá Siglingastofnun í janúar 1997. Hann er kvæntur Raket Rut Ingvadóttur, sjúkraliða, og á tvö börn og fjögur fósturbörn.



## Umdæmi IV - Akureyri

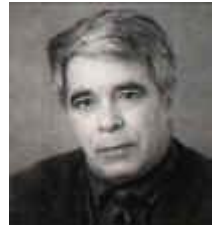
### **Þorsteinn Þorsteinsson**

er umdæmisstjóri á Akureyri. Hann er fæddur 26. febrúar 1946 á Akureyri. Þorsteinn lærði skipasmíðar í lönskólanum á Akureyri og var í verklegu námi hjá Slippstöðinni. Þorsteinn var áður framkvæmdastjóri byggingafyrirtækis á Akureyri en kom til starfa hjá stofnuninni í janúar 1985. Þorsteinn er kvæntur Þórhildi Steinunni Valdemarsdóttur, skrifstofust., og eiga þau þrjú börn.



### **Sævar Sæmundsson**

er skipaskoðunarmaður á Akureyri. Hann er fæddur 26. febrúar 1945 á Blönduósi. Sævar er löggiltur rafvirkjameistari og með vélstjórnarréttindi. Hann var áður eigandi að fyrirtækinu Rafeyri á Akureyri. Sævar kom til starfa hjá stofnuninni í apríl 1995. Sævar er kvæntur Elínu Björgu Jóhannsdóttur, skólafulltrúa, og eiga þau þrjú börn.



## Umdæmi V - Fáskrúðsfjörður

### **Albert Kemp**

er umdæmisstjóri á Fáskrúðsfirði. Hann er fæddur 8. október 1937 á Fáskrúðsfirði. Albert hóf störf hjá stofnuninni 1977 en vann áður sem verkstjóri á vélaverkstæði. Hann er vélvirkjameistari að mennt. Albert er kvæntur Þórunni Pálsdóttur, skrifstofumanni, og á eina fósturdóttur.



### **Högni Skaftason**

er skipaskoðunarmaður á Fáskrúðsfirði. Hann er fæddur 30. mars 1946 á Fáskrúðsfirði. Högni lauk meira fiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík 1965. Hóf störf hjá Siglingastofnun í janúar 1997. Áður hafði hann unnið hjá Kaupfélagi Fáskrúðsfirðinga sem skipstjóri frá árinu 1970. Högni er kvæntur Ingeborgu Eide Hansdóttur og eiga þau fjögur börn.



## Umdæmi VI - Vestmannaeyjar

### **Sigmar Þór Sveinbjörnsson**

er umdæmisstjóri í Vestmannaeyjum. Hann er fæddur 23. mars 1946 í Vestmannaeyjum. Sigmar lauk vélstjórprófi árið 1963 og meira fiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum í Vestmannaeyjum árið 1971. Hann kom til starfa hjá stofnuninni árið 1992 en hafði áður starfað sem stýrimaður á Herjólfu. Sigmar er kvæntur Kolbrúnu Ósk Óskarsdóttur, bókaverði, og eiga þau þrjú börn.



## Skipið yfirgefið

**V**eggspjald um notkun gúmmíbjörgunarbáta hefur verið endurnýjað. Fyrstu útgáfu af veggspjaldinu lét Hjálmar R. Bárðarson, fyrrv. siglingamálastjóri, gera fyrir um 20 árum síðan. Þessi nýja útgáfa birtist á bakhlið fréttabréfsins en þó ekki í fullum litum. Útgerðaraðilar og aðrir sem óska eftir að fá veggspjaldið, sem bæði er til í stærðinni A3 og A4, geta snúið sér til stofnunarinnar og fengið það sent. Það er einnig til á límmiðaformi í stærðinni A4.