



Til sjávar

5. tbl. 4. árg. desember 2000

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Skemmtibátar

2

Nýskipan eftirlits

3

Spjall um gæðamál

4

Hafnaáætlun

5

Rannsóknarverkefni

6

Sjóvarnaáætlun

7

Hvítlistinn birtur

Samræmdar reglur um smíði og búnað

Skemmtibátar

Í september síðastliðnum var reglugerð um skemmtibáta breytt til samræmis við tilskipun Evrópusambandsins um smíði og búnað skemmtibáta. Þar með eru íslenskar reglur að fullu samræmdar ákvæðum tilskipunarinnar.

Tilskipunin sem nýja reglugerðin byggist á er sett til að fjarlægja viðskiptahindranir á smíði og verslun með skemmtibáta á Evrópska efnahagssvæðinu, en lengi hafa einstaka sérkröfur landa staðið í vegi fyrir þeim viðskiptum. Í tilskipuninni eru gerðar kröfur um öryggi, heilsu og umhverfis- og neytendavernd. Þess er krafist að allir nýir skemmtibátar, með mestu lengd frá 2,5 m til 24 m sem eru markaðssettir og teknir í notkun á Evrópska efnahagssvæðinu, hafi CE-merkið til staðfestingar því að þeir uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í tilskipuninni. CE-merkið er þó ekki merki um gæðakröfur.

Flokkun skemmtibáta

Í reglugerðinni er skemmtibátum skipt í fjóra notkunarflokka:

1. Úthafsbatar, hannaðir fyrir lengri ferðir þar sem vindhraði getur mælst meiri en 8 vindstig og marktæk ölduhæð er 4 m eða hærri.

2. Grunnsvævisbatar, hannaðir fyrir ferðir á grunnsvævi þar sem vindhraði getur mælst 8 vindstig eða minna og marktæk ölduhæð er 4 m eða lægri.

3. Strandbatar, hannaðir fyrir ferðir við strendur, á stórum

flóum, í ármynni, vötnum og ám þar sem vindhraði getur mælst 6 vindstig eða minna og ölduhæð 2 m eða lægri.

4. Bátar á vötnum og vatnaleiðum hannaðir fyrir ferðir á litlum vötnum, ám og skurðum þar sem vindhraði getur mælst 4 vindstig eða minna og ölduhæð 2 m eða lægri.

Mat á samræmi

Áður en bátar eru settir á markað skulu þeir m.a. hafa uppfyllt kröfur um samræmismat þar sem gengið er úr skugga um að bátarnir uppfylli kröfur er varða stöðugleika og flot.

Ætli menn að smíða sér skemmtibáta til eigin nota eru bátarnir undanskildir ákvæðum tilskipunarinnar enda verði þeir bátar ekki settir á markað fyrstu fimm árin eftir að þeir eru tilbúnir. Séu slíkir bátar 6 m eða lengri skulu þeir uppfylla kröfur Norðurlandareglanna og eru skráningar skyldir.

Grunnur reglugerðarinnar er sá að bátar séu smíðaðir og útbúnir í samræmi við viðurkennda staðla um gerð og búnað báta, en mikil vinna hefur verið lögð í samningu



staðlanna á undanföllum árum.

Einfaldar innflutning

Tilskipunin einfaldar innflutning nýrra skemmtibáta sem eru smíðaðir á Evrópska efnahagssvæðinu og uppfylla kröfur tilskipunarinnar. Mest breyting verður ef skemmtibátur er fluttur inn frá svæði utan Evrópska efnahagssvæðisins, en allir þeir bátar verða að uppfylla ákvæði reglugerðarinnar án tillits til hvenær þeir eru smíðaðir. Þetta gerir til dæmis innflutning gamla báta frá Ameríku í raun óframkvæmanlegan.

Frh. á bls. 7

Gæðamál í stöðugri þróun

Gæðakerfi á öllum sviðum Siglingastofnunar er m.a. svar við kröfum viðskiptavina og stjórnvalda.

bls. 3

Hafnarframkvæmdir 2001-2004

Í blaðinu er fjallað um þingsályktunartillögu að hafnaáætlun fyrir næstu fjögur árin.

bls. 4-5



Frá forstjóra Nýskipan eftirlits með skipum



Á síðasta ári öðluðust gildi lög um opinberar eftirlitsreglur. Samkvæmt 2. grein laganna skal hið opinbera því

aðeins standa fyrir eftirlitsstarfsemi að kostnaður sé eins takmarkaður og unnt er, að ávinningur þjóðfélagsins sé meiri en kostnaður og að sama árangri verði ekki náð með öðrum aðferðum. Viðkomandi ráðuneyti skal meta þörf fyrir eftirlitsstarfsemi hverju sinni en forsætisráðherra setur nánari reglur um mat á eftirlitsreglum og skipar sér til ráðgjafar sérstaka nefnd í þeim efnum.

Nokkrar ríkisstofnanir sinna eftirliti með bátum og skipum. Veigamesta hlutverkið hefur Siglingastofnun Íslands en auk þess má nefna að Póst- og fjarskiptastofnun skoðar fjarskiptabúnað, Fiskistofa hreinlæti og Hollustuvernd ríkisins kemur einnig að málum. Téð nefnd um opinberar eftirlitsreglur hefur í samstarfi við Siglingastofnun Íslands og samgönguráðuneyti unnið að skilgreiningu verkefnis um hagræðingu eftirlits með bátum og skipum og forsætisráðherra hefur lagt til við ríkisstjórn að hún styðji framkvæmd

verkefnisins.

Ætlunin er að ná fram hagræðingu með því að skilgreina kröfur betur og samræma aðferðir við framkvæmd eftirlits. Stefnt er að því að kerfissetja eftirlitið þannig að



Smábátahöfnin í Keflavík

alltaf verði unnið eftir samræmdum skoðunarhandbókum. Mikið verk er því fram undan við að ljúka gerð skoðunarhandbóka, er náí til allra þátta eftirlitsins. Gert er ráð fyrir að einn og sami aðili geti framkvæmt allt eftirlit, sem hið opinbera hefur nú með höndum. Sá aðili verður að uppfylla kröfur EN-45004 staðalsins. Hvort það verður ríkisstofnun eða einhver annar aðili látum við liggja á milli hluta í

bil. Væntanlega tekst að ljúka undirbúningi verkefnisins á næsta ári.

Siglingastofnun Íslands er stolt af að hafa verið falið að leiða þetta verkefni. Við gerum okkur grein fyrir að ríkis-

stofnanir þurfa í sífellu að laga sig að nýjum aðstæðum og þróa starfsemi sína til samræmis við breyttar þarfir og áherslur. Nýtt fyrirkomulag skipaskoðunar getur leitt af sér breytingar á starfsemi Siglingastofnunar Íslands en það er af hinu góða ef það leiðir til hagræðingar í þágu viðskiptavina og stjórnvalda.

Hermann Guðjónsson

Hafnasambandið

Aðlögunartími of stuttur



Íályktun sem samþykkt Ívar á 31. ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga sem haldinn var dagana 12. til 13. október er lýst ánægju með að verið sé að vinna að frumvarpi til nýrra hafnalaga. Um leið er í ályktuninni undirstrikað mikilvægi þess að finna farveg til að meta og bregðast við áhrifum þeirra breytinga sem ný lög fela í sér.

Það er einnig álit fundarmanna að það sé óviðunandi að þátttaka ríkisins í byggingu skjólgarða og dýpkana verði einskorduð við viðhaldsframkvæmdir.

Sambandið telur einsýnt að litlar og meðalstórar hafnir hafi ekki bolmagn til að fjármagna nýframkvæmdir og verði þar með úr leik í þeirri samkeppni sem frelsi í gjaldskrármálum felur í sér. Þar sem hafnir eru skilgreindar sem hluti af samgöngukerfi landsins er ekki hægt að leggja á þær starfsskyldur nema á móti komi skýr ákvæði um gjaldtöku og úrræði til eftirfylgni.

Þá segir einnig í ályktuninni að aðlögunartími vegna breytinga í gjaldskrármálum sé of stuttur enda sé vandasamt verk að hverfa frá þeirri samræmdu gjaldskrá sem gilt hefur.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.
Vesturvör 2, 200 Kópavogi.
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060
Heimasíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju í desember 2000.
Ljósmyndir á forsíðu, bls. 7 og baksíðu: Kristján Maack.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildar er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Spjall

Gæðamálin eiga að vera í stöðugri þróun

Guðmundur Guðmundsson, forstöðumaður skoðunarsviðs, fjallar almennt um gæðakerfi í skipaskoðun og gæðamál innan Siglingastofnunar Íslands.

Hver er ástæða þess að farið var út í gæðakerfi við skoðun skipa?

„Það má segja að það séu nokkrar ástæður fyrir því að farið var að vinna að gæðamálum á skoðunarsviði. Við sameiningu Vita- og hafnamálastofnunar og Siglingamálastofnunar ríkisins var farið í töluverða naflaskoðun og þar kom fram að þörf væri á því að setja upp gæðakerfi.

Reynsla mín frá því að hafa starfað hjá Bifreiðaskoðun þar sem unnið er eftir faggiltu gæðakerfi hafði kennt mér að það væri vænlegasta leiðin til þess að ná árangri almennt við skoðun.

Árið 1998 var svo hafist handa við stefnumótun hjá stofnuninni í samvinnu við VSÓ-ráðgjöf. Má segja að sú ákvörðun sem þá var tekin um að koma á gæðakerfi, ekki aðeins innan skoðunarsviðs heldur víðar í stofnuninni, hafi verið svar við nýjum kröfum bæði frá viðskiptavinum og stjórnvöldum.“

Hvernig hefur vinnuferlið verið?

„Í upphafi var lögum og reglugerðum sem snerta skoðunarsviðið og reyndar alla stofnunina safnað saman í svokallaðar reglugerðarbækur, S01, þar sem haldið er utan um þær breytingar sem eiga sér stað í okkar fagi. Þannig á hver skoðunarmaður að hafa í höndunum nýjustu upplýsingar frá stjórnvöldum. Þegar breyting er gerð á skoðunarmaður að kynna sér innihald reglugerðarinnar, setja breytinguna í bækurnar og kvitta fyrir. Reglugerðarbækurnar eru um sex talsins og fer fjölgandi en viðskiptavinir stofnunarinnar geta pantað þær á skrifstofu.

Í framhaldi af reglugerðarbókunum voru útbúnar skoðunarskýrslur fyrir báta allt að 15 m ásamt skoðunarhandbók þar sem fram kemur hvað á að dæma og

hvernig. Um er að ræða árlega skoðun búnaðar, vél- og bolskoðanir. Við þá vinnu voru myndaðir starfshópar sem fóru yfir skýrslurnar hver á sínu sviði og ákváðu hvað ætti að vera á skýrslunum, hvernig dæmingin ætti að vera og hvenær ástæða væri til að stöðva skipið og fyrir hvað atriði við gæfum frest og þá ekki lengur en þrjú mánuði. Mikilvægt var að hvert atriði hefði laga- eða reglugerðarstoð og eru tilvitnanir úr skoðunarhandbók í reglugerðarbækur.



Nú er verið að vinna að því að útbúa samskonar skýrslur og skoðunarhandbók fyrir skip 15 m og lengri og vonast til að þeirri vinnu ljúki um áramótin. En segja má að þetta sé vinna sem ljúki aldrei því gæðamálin eiga að vera í stöðugri þróun.

Samhliða fyrrnefndri vinnu hefur verið unnið að gæðahandbók fyrir skoðunarsvið og hafa verið útbúin umbótaverkefni sem fjöldi starfsmanna kemur að. Dæmi um verkefni eru öryggismál við skoðun, skjalastjórnun, kvörðun mælitækja, námskeiðahald o.fl.“

Hvernig kemur yfirstjórn Siglingastofnunar að verkefninu?

„Í stefnumótunarvinnunni var strax ákveðið þegar ljóst var að unnið yrði samkvæmt gæðastaðli EN-45004 að setja á laggirnar gæðaráð og tilnefna gæðastjóra.

Forstjóri skipar gæðaráð. Það metur

árangur gæðastarfsins og forgangsraðar umbótaverkefnum. Gæðaráð leggur tillögur fyrir yfirstjórn stofnunarinnar um breytingar á gæðakerfinu. Gæðastjóri er verkefnisstjóri gæðaráðs og sér til þess að verkefnum ráðsins sé framfylgt. Hann ber ábyrgð á gæðakerfi stofnunarinnar og gefur út verklagsreglur fyrir hönd gæðaráðs.“

Hvaða vonir eru bundnar við gæðakerfið?

„Strax frá byrjun voru væntingar um það að ef þetta verkefni gengi eftir og allir skoðunarmenn sýndu því áhuga þá væri það öruggt að okkur tækist að gera skoðunina enn betri en hún hefur verið.

Sú gagnrýni hefur heyrst að skoðanir stofnunarinnar á skipum á landsvísu væru ekki einsleitir. Það má því segja að þrjú meginatriðið hafi legið að baki, þ.e. óhlutdrægni, hæfni, og einsleitni. Það er okkar von að með því að innleiða kerfið takist okkur að koma til móts við bæði viðskiptavinum og stjórnvöld.“

Hvernig sérðu skipaskoðunina fyrir þér í framtíðinni?

„Á vegum forsætisráðuneytisins er starfandi ráðgjafarnefnd um opinberar eftirlitsreglur. Hlutverk nefndarinnar er að vinna að aukinni hagkvæmni og skilvirkni í opinberu eftirliti. Siglingastofnun hefur verið falið að leiða vinnuhóp þar sem þátt taka Póst- og fjarskiptastofnun, Hollustuvernd og Fiskistofa og má segja að verkefni þessa hóps sé að koma öllum þessum stofnunum, sem hafa með skoðanir skipa og báta að gera, undir sama kerfi og ég greindi frá hér áðan. Þetta ætti að gera það mögulegt að einn og sami aðili sjái um allar skoðanir í skipum og bátum í framtíðinni. Hvort hann verður á vegum hins opinbera eða einkaaðili látum við aðra um að ákveða.“

SJÓFARENDUR! Sýnið aðgát í höfnum

NOTIÐ STIGA OG LANDGANGA



SIGLINGASTOFNUN



Miklar hafnarframkvæmdir á döfinni



Undirbúningi að gerð þingsályktunarlögu um hafnaáætlun fyrir árin 2001-2004 er lokið en samgönguráðherra mælti fyrir tillögunni í byrjun desember. Tillagan er gerð með hliðsjón af mati hafnarstjórna landsins á framkvæmdaþörf og reiknilíkani Siglingastofnunar um forgangs röðun framkvæmda. Óvíst er hvenær hafnaáætlun verður endurskoðuð næst. Að öllum líkindum munu bæði samgönguáætlun, sem stefnt er að að leggja fram haustið 2002, og frumvarp að nýjum hafnalögum sem áformað er að leggja fram á yfirstandandi þingi hafa áhrif á það.

Skipting framkvæmdafjár

Heildarkostnaður við þær framkvæmdir sem sveitarfélögin telja þörf á að ljúka á tímabilinu var metinn tæpir 17 milljarðar króna. Í hafnaáætluninni er gerð tillaga um ríkisstyrktar hafnaframkvæmdir að fjárhæð 6.652 milljónir króna á næstu fjórum árum. Hluttur ríkissjóðs er áætlaður 4.483 milljónir króna en hluttur sveitarfélaganna 2.169 milljónir króna. Eins og við gerð síðustu áætlunar hefur við val verkefna verið stuðst við reiknilíkan sem gefur framkvæmdunum stig á grundvelli þarfagreiningar. Þá má benda á að verkefni sem lúta að slysavörnum í höfnum höfðu forgang þar sem sótt var um framlög til slíkra hluta en fyrr á árinu gekk í gildi ný reglugerð um slysavarnir í höfnum þar sem kveðið er á um þann öryggisbúnað sem talinn er nauðsynlegur í og við hafnir, bryggjustiga, lýsingu og fleira.

Tillaga er um eftirfarandi skiptingu fjárins á hvert ár og eru kostnaðartölur miðaðar við áætlað verðlag um mitt árið 2001:

Árið 2001 er áætlað að framkvæma fyrir 2.156 milljónir króna hjá 31 hafnarsjóði, fyrir 1.455 milljónir króna hjá 29 hafnarsjóðum árið 2002, árið 2003 eru áætlaðar framkvæmdir fyrir 1.587 milljónir króna hjá 25 hafnarsjóðum og síðasta árið, árið 2004, er gert ráð fyrir framkvæmdum fyrir 1.454 milljónir króna hjá 22 hafnarsjóðum.

Mestu umsvifin verða árið 2001 en það



á sér þá skýringu að í ár var framkvæmdum fyrir rúmar 500 milljónir frestað til að draga úr þenslu í þjóðfélaginu.

Helstu framkvæmdir

Samkvæmt þingsályktunartillögunni verða umfangsmestu framkvæmdirnar á áætlunartímabilinu í tengslum við **Vestmannaeyjahöfn**. Þar er á árunum 2001-2004 gert ráð fyrir að endurbyggja alls um 845 m af stálþiljum. Við endurbygginguna er gert ráð fyrir auknu dýpi og verður því stór hluti hafnarinnar dýpkaður. Áætlaður kostnaður er alls um 705 milljónir króna.

Á **Húsavík** er stærsta einstaka framkvæmdin á áætlunartímabilinu svonefndur Bökugarður. Honum er ætlað að skýla höfninni og auk þess mun bygging hans veita möguleika á að byggja bryggju með 10 m dýpi án þess að ráðast þurfi í kostnaðarsama dýpkun. Heildarkostnaður á Húsavík er áætlaður 677 milljónir króna.

Á **Hornafirði** er áætlað að framkvæma fyrir rúmar 400 milljónir króna. Þar ber hæst svonefnd Faxeyrarhöfn á nýju hafnarsvæði sunnan við Ósland. Upphaflega var áætlað að hefjast handa árið 2000 en ákveðið var að fresta verkinu. Heimamenn hafa nú ákveðið að fresta framkvæmdum enn frekar og er ekki gert ráð fyrir að þær hefjist af fullum krafti fyrr en árið 2003.

Í **Grindavík** er áætlað að veita 363

milljónum króna til að ljúka við dýpkun innsiglingarinnar sem hafist var handa við á árunum 1997-1999. Byggðir verða skjólgarðar beggja vegna við siglingarinnuna. Enn fremur verður ráðist í dýpkun innan hafnar við Svíragarð.

Jafnframt því að fjármagnaður verður hluti ríkisins í þessum framkvæmdum er gert ráð fyrir 296,5 milljónum króna til að ljúka uppgjöri á hluta ríkisins í kostnaði við dýpkun innsiglingarinnar. Samtals verða því fjárveitingar til Grindavíkur um 566 milljónir króna og er það hæsta framlagið sem gert er ráð fyrir í áætluninni.

Á **Þórshöfn** eru heildarkostnaður áætlaður um 353 milljónir króna. Að stærstum hluta er um að ræða dýpkun á höfninni og byggingu á 135 m löngum stálþilsbakka.

Á **Raufarhöfn** er sömuleiðis gert ráð fyrir miklum dýpkunarframkvæmdum sem áætlað er að kosti tæpar 334 milljónir króna.

Sandgerði er næst í röðinni en 333 milljónum króna er áætlað að verja til hafnarverkefna þar. Þar af um 165 milljónum króna til að dýpka höfnina og svipaðri upphæð til að byggja nýjar bryggjur.

Í **Fjarðabyggð** - þar sem eru hafnirnar á Reyðarfirði, Eskifirði og Norðfirði - er áætlað að framkvæma fyrir alls 298 milljónir króna. Mestum hluta þeirrar fjárhæðar verður varið til að stækka höfnina á Norðfirði þar sem byggður verður nýr



skjólgarður og höfnin dýpkuð. Einnig verða bryggjur lengdar.

Á **Vopnafirði** er ráðgert að vinna fyrir um 282 milljónir króna. Sú fjárhæð fer að mestu til að bygga skjólgarða.

Í **Ísafjarðarbæ** er líka stefnt á hafna-bætur fyrir um 282 milljónir króna. Þar eru hafnir á Þingeyri, Flateyri, Suðureyri og Ísafirði. Stórum hluta fjárhæðarinnar verður varið til ýmissa endurbyggingarverkefna á Ísafirði, en einnig verður unnið við hinar hafnirnar.

Á **Akranesi** er áætlað að framkvæma fyrir tæplega 280 milljónir króna. Nýtt stálþil verður rekið niður efst við aðalhafnargarðinn og höfnin dýpkuð.

Í **Snæfellsbæ** er gert ráð fyrir að unnið verði fyrir rúmar 260 milljónir króna. Þar eru hafnir á Arnarstapa, Rifi og í Ólafsvík. Stærstu verkefni eru lenging á skjólgarði við Arnarstapahöfn og stálþilsbryggja á Rifi.

Hjá **Hafnasamlagi Norðurlands** er í tillögunni gert ráð fyrir framkvæmdum fyrir um 258 milljónir króna.

Aðallega verður unnið við Akureyrarhöfn og lítills háttar viðhaldsdýpkun á Hjalteyri. Þyngst vegur lokaáfangi við stækkun Fiskihafnar og stálþil og dýpkun við Krossanes.

Framkvæmdir við **Sigljufjarðarhöfn** eru áætlaðar fyrir um 200 milljónir króna. Þær felast aðallega í lengingu á nýju löndunarbryggjunni, Óskarsbryggju, og dýpkun við hana. Einnig er gert ráð fyrir endurbyggingu Bæjarbryggjunnar og nokkrum smærri verkefnum.

Framkvæmdir undir 200 milljónum

Á eftirtöldum stöðum er gert ráð fyrir að vinna að hafnabótum fyrir 150 til 200 milljónir króna á áætlunartímabilinu: Þorlákshöfn, Grundarfirði, Djúpvogi, hjá Hafnasamlagi Eyjafjarðar og Skagafirði. Stærstu verkefni á þessum stöðum eru lenging Stórubryggju í Grundarfirði, endurbygging og lenging stálþils við Norðurgarð á Sauðárkróki, löndunarbryggja í Gleðivík á Djúpvogi og dýpkun og löndunarbryggja í Þorlákshöfn.

Loks verður á árunum 2001 til 2004 unnið við hafnir á 21 stað fyrir alls um 670 milljónir króna. Þar af verða mestar framkvæmdir í Stykkishólmi, 113 milljónir króna, og hjá Hafnasamlagi Suðurnesja, 100 milljónir króna.

Ríkissjóður skuldlaus árið 2004

Í fyrsta kafla hafnaáætlunar er að finna

yfirlit yfir áætlaða fjárveitingabörf til hafnamannvirkja, framkvæmda við ferjubryggjur og til lendingarbóta utan hafnarsvæða. Af fjárveitingum 2001 eða síðar kemur til greiðslu ógreitt framlag ríkissjóðs vegna framkvæmda á árinu 2000 eða fyrir að fjárhæð um 552 milljónir króna, en ónotuð fjárveiting sem nýttist til uppgjors eða nýframkvæmda er tæpar 194 milljónir króna. Í áætluninni er gert ráð fyrir að tæpar 125 milljónir króna af ónotaðri fjárveitingu verði notaðar til nýframkvæmda en eftirstöðvarnar, um 70 milljónir króna, fari til skuldauppgjors.

Þá er gert ráð fyrir að heimila framkvæmdir umfram fjárveitingar árið 2001 fyrir um 350 milljónir króna á Húsavík, í Grindavík, Þorlákshöfn og Sandgerði. Áætlað er að fjárhæðin verði gerð upp á næstu þremur árum þannig að í árslok 2004 verði ríkissjóður skuldlaus við hafnarsjóðina.

Óbreytt kostnaðarskipting

Í hafnaáætluninni er fylgt þeirri meginreglu við ákvörðun greiðsluþátttöku að ríkissjóður greiði 75% í brimvarnargörð-

um króna árlega til umsjónar hafnamála en kostnaður við áætlanir er talin nema 13 milljónum króna árlega.

Til frumrannsókna er áætlað að verja 32 milljónum króna árið 2001 en 40 milljónum króna árin 2002 til 2004. Markmið rannsókna er í aðalatriðum að stuðla að auknu öryggi sjófarenda og finna raunhæfar lausnir við mannvirkjagerð í og við hafnir landsins.

Þar má nefna áframhaldandi þróun gagnagrunns stofnunarinnar, endurnýjun dýptarmælinga og þróun hafnakorta með ýmsum upplýsingum á heimasíðu Siglingastofnunar.

Þá er gert ráð fyrir að halda áfram rannsóknum og mælingum á breytingum á sjávarborði og við strendur landsins.

Unnið verður við að þróa líkan fyrir dreifingu olú og rek hluta og að viðvör-unarkerfi fyrir aftakaveður og sjávarflóð.

Ráðgerðar eru líkantilraunir vegna framkvæmda í Þorlákshöfn, tilraunir með nýjan brimvarnargarð utan hafnar í Neskaupstað og endurbætur á innsiglingunni til Rifshafnar.

Næstu fjögur árin er áætlað að verja



um, dýpkunum og siglingamerkjum. Í bryggjum og öðrum innri hafnarman-nvirkjum sem eru styrkhæf samkvæmt hafnalögum greiðir ríkið 60% af framkvæmdakostnaði. Þá er í áætluninni gert ráð fyrir að Hafnabótasjóður veiti styrk sem nemi 15% af heildarkostnaði við framkvæmdir til tekjulágra hafna í fámennum sveitarfélögum.

Verkefni Siglingastofnunar

Siglingastofnun Íslands vinnur að almennum verkefnum ríkisins á sviði hafnamála en undir þau falla yfirumsjón hafnamála, áætlanir og rannsóknir.

Í áætluninni er gert ráð fyrir 20 milljón-

samtals 20 milljónum króna til öldu-reikninga fyrir hafnirnar í Þorlákshöfn, Kópavogi, Rifshöfn, Raufarhöfn, í Neskaupstað, á Akranesi og í Bolungarvík.

Stefnt er að því að setja upp öldurennu í tilraunasal Siglingastofnunar fyrir stöð-ugleikatilraunir fyrir brimvarnargarða.

Áfram verður unnið að rannsóknum á sambandi milli hreyfistöðugleika skipa og áhættumats á brotöldum. Og er þá fátt eitt talið af rannsóknarverkefnum stofnunarinnar.



Niðurstaða útboðs

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
26.09.00	Akranes - sjóvörn við Breiðina	4.770.700,-	3.570.900,-	74,9	Stefán Guðjónsson	3

Umburðarbréf

Dags.	Heiti	Nr.	Flokkun
20.09.00	Útgáfa umburðarbréfa	06/2000	1.1.2.


Lög og reglur

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
04.09.00	Reglugerð um breytingu á reglugerð um hafnarrikisefirlit nr. 128/1997	656/2000	2.2.5.12.	04.09.00*
30.08.00	Reglugerð um skráningu einstaklinga sem sigla með farþegaskipum	659/2000	2.2.5.18.	30.08.00*
07.09.00	Reglugerð um breytingu á reglugerð um skemmtibáta nr. 168/1997	708/2000	2.2.1.10.	28.09.00*
28.09.00	Reglur um breytingu á reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum	720/2000	2.2.1.2.	28.09.00*

* Gildistaka miðast við birtingardag í Stjórnartíðindum

Sjóvarnaáætlun 2001-2004

Varnir gegn ágangi sjávar

 Stefnt er því að fljótlega verði lögð fyrir Alþingi sem þingsályktunartillaga fyrsta fjögurra ára sjóvarnaáætlunin. Tillagan er unnin í samráði við hafnaráð og er í meginatriðum byggð á mati á sjóvörnum hjá þeim sveitarfélögum sem sóttu um framlög úr ríkissjóði til sjóvarna. Einnig er stuðst við endurskoðaða yfirlitsskýrslu um sjóvarnir.

Lög um sjóvarnir gengu í gildi 1. janúar 1998 en tilgangur þeirra er m.a. varnir gegn sjávarflóðum og landbroti af völdum ágangs sjávar. Samgönguráðherra fer með yfirstjórn mála en Siglingstofnun annast framkvæmd þeirra.

Framkvæmdum forgangsráðað

Í áætlun um sjóvarnir er framkvæmdum ráðað í forgangsröð með tilliti til hættu á sjávarflóðum og landbroti af völdum ágangs sjávar. Þá er einnig lagt mat á verðmæti þess sem á að verja. Miðað við ofangreindar forsendur var sjóvarnaframkvæmdum ráðað í A-, B- og C-flokkka. Framkvæmdum í A-flokki er lokið. Eftir er ein framkvæmd í B-flokki, 30 verkefni sem flokkuð eru í B til C-flokki og 49 sjóvarnir í C-flokki. Auk þess eru allmörg sjóvarnaverkefni í flokkinum til athugunar.

Heildarkostnaður við byggingu sjóvarna í B til C-flokki er áætlaður um 333

milljónir króna og er miðað við að ljúka þeim á áætlunartímabilinu.

Tillaga um fjárveitingu ríkissjóðs til sjóvarna, að meðtöldu óskiptu fé, er 73,8 milljónir króna árin 2001 og 2002 en 78,2 milljónir króna árin 2003 og 2004.

Sjóvarnir hafa að langmestu leyti verið við byggð svæði eða þar sem hús og önnur mannvirki hafa verið í hættu. Í áætluninni nú eru sjóvarnir við golfvelli og fiskeldisstöðvar teknar með.

Hækkun sjávarborðs

Í athugasemdum með þingsályktunartilöggunni er vakin athygli á því að við skipulag byggða á lágsvæðum þurfi framvegis að taka á sjóvörnum með fyrirbyggjandi hætti til að tryggja öryggi og minnka þörf á dýrum varnarmannvirkjum síðar. Það verði m.a. gert með skipulagsákvæðum um lágmarkslandhæð og lágmarksgólfhæð húsa, svo og lágmarksfjarlægð frá fjörुकambi eða sjóvörn.

Hækkun sjávarborðs á næstu árum

vegna gróðurhúsaáhrifa er talin fyrir-sjáanleg og er því til stuðnings vitnað í niðurstöður íslensku vísindanefndarinnar um loftslagsbreytingar. Samkvæmt mælingum hefur yfirborð



Sjóvörn við Blönduós

heimshafanna hækkað um 1,8 mm á ári að meðaltali á 20. öldinni. Hækkunin veldur auknu álagi á strendur og einnig benda öldumælingar til þess að hæstu öldur hækki eftir því sem norðar dregur á hnettinum. Í sjóvarnaáætluninni er einnig ítrekað að sjóvarnaverkefnum ljúki ekki með þeim framkvæmdum sem áætlaðar eru. Bæði þarf að styrkja sjóvarnir sem gerðar voru fyrir 15 til 20 árum og búast má við stórfloðum á 10-20 ár fresti en slíkt stórfloð myndi skapa þörf fyrir byggingu nýrra varnargarða.



Fréttamolar

Hvítlistinn birtur

Dagana 27. nóvember til 6. desember 2000 er haldinn í Lundúnum 73. fundur siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO). Til umfjöllunar er m.a. svokallaður hvítlisti yfir þau lönd sem að mati IMO standast kröfur STCW-samþykktarinnar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður farmanna. Það er skilyrði fyrir því að íslenskir farmenn fái vinnu á kaupskipum sem sigla undir erlendum fána að nafn Íslands sé að finna á hvítlistanum.

Þar sem fundi siglingaöryggisnefndar var ólokið þegar blaðið fór í prentun er ekki hægt að tilgreina hvaða lönd muni prýða hvítlistann en allt bendir þó til að Ísland verði þar á meðal. Rétt er að taka fram að ekki verður þó hægt að gefa út STCW-atvinnuskírteini sem gert er ráð fyrir að Siglingastofnun gefi út til íslenskra farmanna sem m.a. starfa á kaupskipum sem sigla undir erlendum fána fyrir en breytingarnar frá 1995 á STCW-samþykktinni hafa verið teknar inn í íslenska lögjöf.

Nánar verður sagt frá þessu máli í næsta tölublaði *Til sjávar*.

Ný stjórn kjörin

Á ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga í október sl. var ný stjórn kjörin. Formaður hennar er Árni Þór Sigurðsson sem jafnframt er fulltrúi Reykjavíkurbjór-dæmis. Aðrir aðalmenn í stjórn eru: Valgerður Sigurðardóttir, Reykjanesi, Gísli Gíslason, Vesturlandi, Ragnheiður Hákonardóttir, Vestfjörðum, Brynjar Pálsson, Norðurlandi vestra, Björn Magnússon, Norðurlandi eystra, Ari Jónsson, Austurlandi og Ólafur M. Kristinsson, Suðurlandi. Endurskoðendur hafnasambandsins voru kjörin þau Inga Jóna Þórðardóttir og Sigurður Valur Ásbjarnarson.

Nýr fjármálastjóri

Sigurbergur Björnsson, fjármálastjóri og forstöðumaður gæðamála og áætlana, lætur nú af störfum hjá Siglingastofnun Íslands og hverfur til starfa í samgönguráðuneytinu. Um leið og Sigurbergi eru þökkun vel unnin störf í þágu stofnunarinnar er nýr fjármálastjóri, Þórhildur Albertsdóttir, boðin velkomin til starfa.

Nýir starfsmenn

Fjármál og vélaverkfræði

Þórhildur Albertsdóttir, fjármála-stjóri.

Þórhildur er fædd á Fáskrúðsfirði 15. desember 1955.

Hún lauk prófi í viðskiptafræði frá Háskóla Íslands árið 1995. Áður en Þórhildur hóf störf hjá Siglingastofnun Íslands starfaði hún lengst af hjá Skattstofnunni í Reykjavík.

Þórhildur er gift Elíasi Ólafssyni og eiga þau tvær dætur.



Geir Þór Geirsson, vélaverkfræðingur, skoðunarviði.

Geir er fæddur í Reykjavík 24. september 1972. Hann

lauk MSc-prófi í véla- og skipaverkfræði frá Danmarks Tekniske Universitet haustið 2000. Geir hefur m.a. unnið sem lagermaður, vélavörður á flutningaskipi og sem verkfræðingur hjá Skipatækni.

Geir er ókvæntur og barnlaus.



Hafnarríkiseftirlit

Skoðun olúskipa efst á baugi



Dagana 3. - 5. október sl. var haldin í Reykjavík námsstefna skipaskoðunarmanna um hafnarríkiseftirlit. Fyrir á þessu ári varð Ísland 19. aðildarríki Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit en það eru samtök ríkja sem hafa komið sér saman um samræmdar reglur um eftirlitið. Aðildarríkin eru auk Íslands strandríki Evrópusambandsins, Kanada, Króatía, Pólland, Noregur og Rússland. Slíkar námsstefnur eru haldnar tvisvar á ári en tilgangurinn með þeim er að þjálfa skipaskoðunarmenn.

Námstefnan nú fjallaði að mestu leyti um olúflutningaskip og efnaflutningaskip en það á m.a. rætur sínar að rekja til mikils mengunarslyss þegar olúflutningaskipið ERIKA fór undan ströndum Frakklands í desember 1999. Áherslan

var lögð á starfshætti við skoðun olúflutningaskipa og efnaflutningaskipa. Í þessu sambandi var fjallað um alþjóðaöryggisstjórnunarkerfið (ISM Code) sem hefur verið í gildi frá 1. júlí 1998.

Einnig var fjallað um svokallaðar viðtækar skoðanir og rannsóknaraðferðir í tengslum við mengun sjávar af völdum olú eða kemískra efna en um þessar mundir stendur yfir 3ja mánaða átaksverkefni meðal ríkja Parísarsamkomulagsins til að kanna ástand olúflutningaskipa. Niðurstöður átaksins verða birtar á næsta ári.

Á námsstefnunni var farið yfir þróun mála síðustu misserin og helstu niðurstöður vegna hafnarríkiseftirlits á árinu 1999 voru raktar.

Loks var gerð grein fyrir nýju gæðakerfi Siglingastofnunar og framkvæmd hafnarríkiseftirlits hérlendis.

Skemmtibátar frh. af bls. 1

Gamlir bátar sem fluttir eru inn frá Evrópska efnahagssvæðinu skulu eftir sem áður uppfylla kröfur í Norðurlanda-reglunum um smíði og búnað skemmtibáta.

Undantekningar

Nokkrar tegundir báta og tækja eru undanskilin ákvæðum reglugerðarinnar, svo sem keppnisbátar, en í samræmi við eldri reglugerðir eru þeir undanþegnir

ákvæðum í reglum um smíði og búnað ef þeir taka þátt í alþjóðlegri keppni og ef bátarnir eru eingöngu notaðir á takmörkuðu svæði til æfinga og keppni.

Skráning skemmtibáta

Allir bátar lengri en 6 m eru skráningar-skyldir. Við skráningu skemmtibáta lengri en 6 m skal framvísa skriflegri samræmisýfirlýsingu ásamt handbók eiganda og eignarheimild. Skemmtibátar skulu búnir öryggisbúnaði í samræmi við reglur um björgunar- og öryggisbúnað nr. 189/1994.

STARFSFÓLK SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

*óskar landsmönnum gleðilegra jóla
og farsældar á komandi ári.*



SIGLINGASTOFNUN