



Adolf Guðmundsson er nýr formaður LIÚ



Hvernig standa ber að slysavörnum í höfnum



Kemur steypa í stað stáls við byggingu hafna?



Saga Þormóðs-skersvita



Erlend verkefni stofnunarinnar

Landeyjahöfn verður til



Erfitt efnahagsástand á Íslandi sér víða stað í þjóðlífinu. Þannig eiga bæði fyrirtæki og einstaklingar undir högg að sækja og fyrirsjáanlega mun ríkissjóður verða rekinn með miklum halla á næstu árum. Í ljósi aðstæðna var á ríkisstjórnarfundum í nóvember ákveðið að fresta kaupum á fyrirhugaðri ferju í hina nýju Landeyjahöfn þar til betur árar, en samningaviðræður Siglingastofnunar við þýska skipasmíðastöð voru langt komnar.

Unnið er að því að skoða leiðir til lausnar, en einkum og sér í lagi hafa tveir kostir verið ræddir: Annars vegar að nota gamla Herjólf eða hinsvegar að leigja tímabundið ferju sem hentar aðstæðum betur en hann. Til að minnka frátafir verður ferðaáætlun mögulega breytt þannig að skipið sigli um sumartímam í Landeyjahöfn, en að

vetrarlagi í Þorlákshöfn þegar tíðafar er rysjóttara.

Þrátt fyrir bakslagið halda framkvæmdir í Bakkafjöru áfram eins og ráð var fyrir gert. Þær hófust í haust með vegagerð að námu í Kattarhrygg á Seljalandsheiði, en fyrirtækið Suðurverk annast verkið. Nú í árslok er námuvegi lokið og í framhaldinu verður endanlega gengið frá yfirborði vegarins. Borun og námuvinnsla er hafin, svo og flutningar á grjóti að svokölluðu lagersvæði í Markarfljóti, en hliðra þurfti farvegi fljótsins til vesturs vegna þessa svæðis. Þangað eru nú komnir nokkur þúsund rúmmetrar af grjóti. Í vetur verður áfram unnið að vegagerð, brúargerð og grjótvinnslu. Verktaki stefnir að því að ljúka við grjótvinnslu í vetur og að flytja efnið á millilager við Markarfljót.



Hermann Guðjónsson
siglingamálastjóri

Breyttur kúrs

Allt þar til í byrjun október síðastliðinn leit út fyrir að mikil umsvif yrðu hjá Siglingastofnun næstu árin á sviði framkvæmda. Ljúka átti ýmsum verkefnum í hafnargerð áður en ríkið drægi úr stuðningi við slíkar framkvæmdir

og koma á laggirnar nýrri samgönguleið milli lands og Eyja árið 2010 með nýrri ferju og Landeyjahöfn. Í ljósi breyttara aðstæðna í þjóðfélaginu er ljóst að hægja verður á framkvæmdum. Ákveðið hefur verið að fresta um sinn kaupum á nýrri Vestmanneyjaferju og munu umsvifin því verða minni en áætlanir frá því í haust gerðu ráð fyrir. Einnig munu framlög til rekstrar Siglingastofnunar lækka frá fyrri áætlunum. Í frumvarpi

til fjárlaga fyrir árið 2009 var gert ráð fyrir að framlög til reksturs og verkefna sem Siglingastofnun hefur umsjón með yrðu rúmar 3400 milljónir króna en nú lítur út fyrir að sú tala muni lækka um ca 1250 milljónir eða um 36%. Mikils aðhalds verður því að gæta í rekstri stofnunarinnar árið 2009 og verður bæði að taka tillit til skertra rekstrarframlaga úr ríkissjóði og minnkandi sértekna sem stofnunin hefur af umsjón framkvæmda. Siglingastofnun skorast ekki undan því samfélagslega verkefni að takast á við tímabundinn niðurskurð í ríkisútgjöldum og við munum gera okkar besta til að viðskiptavinir stofnunarinnar verði fyrir sem minnstri þjónustuskerðingu.

Að svo mæltu vil ég þakka fyrir ánægjulegt samstarf á árinu sem er að líða og óska viðskiptavinum Siglingastofnunar og landsmönnum öllum gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári.



Steypa fyrir stál

Frá því í byrjun áttunda áratugarins hafa bryggjur ætlaðar stærri skipum verið byggðar með stálþili en fram til þess tíma voru þær oftast steypar kerjabryggjur. Undanfarna áratugi hafa bryggjur með stálþili verið hagfelldari kostur.

Nú er hinsvegar svo komið að vegna mikils gengisfalls krónunnar eru bryggjur byggðar úr steypum einingum fjárhagslega álíka hagkvæmar og stálþil enda hefur verð á stáli hækkað um 3-400% á síðustu 5 árum. Til samanburðar hefur steypuverð á sama tímabili aðeins hækkað um 30-60%.

Um þessar mundir er Siglingastofnun að hanna steypa bryggju í stað stálþils í Helgúvík fyrir álver Norðurlás sem þar á að rísa. Í samvinnu við Steinsteypunefnd Nýsköpunarmiðstöðvarinnar vinnur stofnunin nú að réttari samsetningu á efni í endingargóðri sjávarsteypu. Bryggjan verður byggð úr steypufylltum stálrörum, forsteypum bitum og stoðvegg, en gólfíð verður úr svokölluðum filigranplötum.

Með því að nota steypu fremur en stál næst mikil hagræðing í því árferði sem nú ríkir. Felst ávinningurinn í því að verulegur gjaldeyrir sparast fyrir þjóðfélagið og framkvæmdin skapar meiri vinnu innanlands en ella. Síðast en ekki síst endast steypar bryggjur ekki síður eða jafnvel betur en hefðbundnar stálþilsbryggjur.



Landeyjahöfn verður til - framhald af forsíðu

Fyrir augu þeirra sem eiga leið um Markafljótsbrúna mun bera stærðarinnar hól úti í miðju fljótinu þegar líður á veturinn.

Nokkrar umræður spunnust í haust um legu slóðans að Eyjafjallajökli en vikið var frá fyrirhuguðum slóða samkvæmt umhverfismati. Var hann breikkaður úr 7 metrum með útskotum í 13 metra af öryggisástæðum, en verktakinn lagði þunga áherslu á breikkunina svo bílar gætu mæst, því að öðrum kosti yrði um að ræða mikla slyshættu í hálfu. Einnig var vegalínan stytta um tæpa 5 kílómetra með aðkomu að námunni að vestanverðu en ekki að austan eins og reiknað hafði verið með. Breytingar á vegarstæðinu voru gerðar í samráði við Umhverfisstofnun og Fornleifavernd. Eftir að hafnarframkvæmdum lýkur er ætlunin að mjókka veginn í 6 metra og fjarlægja hluta slóðans upp í námu.



Bygging Landeyjahafnar hófst þegar árið 2007 þegar Landgræðslan byrjaði að sá í sandflæmið við væntanlega höfn, en þar er jafnan mikið yfirborðsvatn að vetrarlagi sem gerir uppgræðsluáðgerðir mjög vandasar.

Nú hefur melgresi verið sáð á stóra spillu og í vor var áburði dreift til að auka vöxt plantanna eins og kostur er. Vel hefur tekist til og eru plönturnar með því öflugasta sem sést hefur. Einnig var lúpínu sáð en komist hún á legg miðlar hún köfnunarefni til melgresisplantna og gerir þannig áburðargjöf óþarfa í framtíðinni. Samtals hafa nú þegar verið ræktaðir 120 hektarar af þeim 400 sem ráðgerðir eru. Auk þess hafa verið settar upp girðingar til að hefta sandfok og svo virðist sem gróðurinn nái sér best á strik á svæðunum á milli þeirra.



Slysavarnir í höfnum

Eitt af verkefnum Siglingastofnunar Íslands er að hafa eftirlit með því að við hönnun og byggingu hafnarmannvirkja sé fylgt lágmarkskröfum um slysavarnir í höfnum. Með því er m.a. átt við öryggisbúnað til að koma í veg fyrir slys og nota má til að bjarga þeim sem verða fyrir óhöppum við hafnir. Meðal þess eru stigar, bjarghringir, björgunarlykkjur, björgunarnet, krókstjakar, símar eða bjölluskápar og lýsing á hafnarsvæðum. Í úttektum eru einnig skoðuð innsiglingarmerki og ljós ef þau eru staðsett á bryggjum eða nálægt þeim. Mikilvægt öryggisatriði er að þau séu máluð og með ljósið í lagi. Reglulegt viðhald á þessum hlutum er einfalt og áriðandi.

Niðurstöður skoðana á öryggisbúnaði hafna er nokkuð mismunandi en oftar en ekki er búnaðurinn í lagi. Til dæmis eru góðir stigar á bryggjum mikilvægt öryggisatriði. Samkvæmt reglum eiga þeir að vera upplýstir og málaðir innan með rauðgulri málningu til að þeir sjáist enn betur en stigar með ljósum hafa bjargað mörgum sem hafa fallið í hafnir í myrkri og slæmu skyggni. Viðast eru stigar í lagi og undanfarin ár hefur markvisst verið unnið að því að setja ljós við stiga á eldri bryggjum. Allar nýjar bryggjur eru byggðar með góða vel upplýsta stiga.

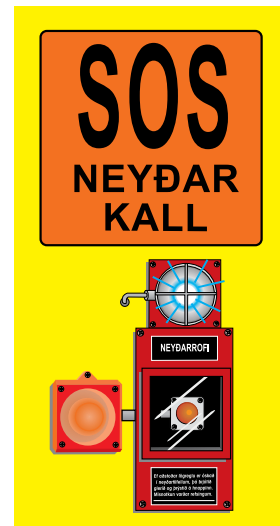
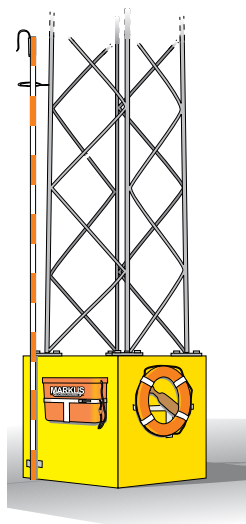
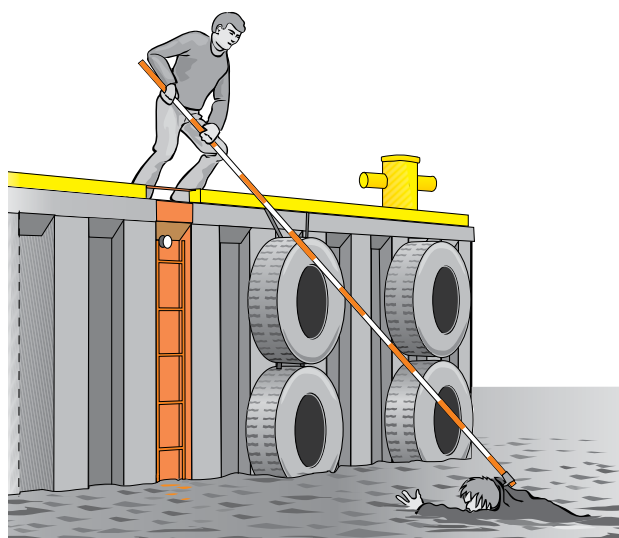
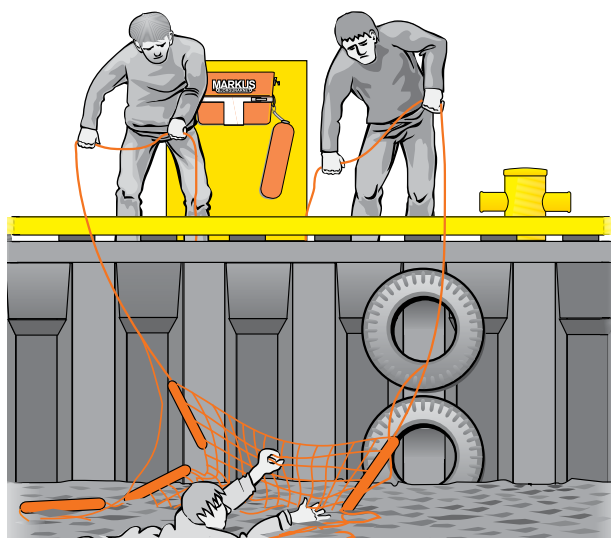
Vel upplýstar bryggjur minnka líkur á slysum en góðri lýsingu á hafnarsvæði er meðal annars ætlað að lýsa upp öryggisbúnað. Þetta er skoðað við ástandsúttekt öryggisbúnaðar hafna, ásamt aðgengi að þeim öryggistækjum sem til taks eru við höfnina. Því miður er stundum ekki hægt að komast að björgunar- og öryggisbúnaði sem er til staðar á bryggjunni eða við hana, vegna þess að gámum, körum, veiðarfærum eða öðru hefur verið hlaðið fyrir björgunarbúnaðinn. Ekki er því nóg að merkja öryggisbúnað vel, heldur verður hann að vera vel aðgengilegur og sjást vel frá sem flestum stöðum við hafnarsvæðið.

Að sögn skoðunarmanna Siglingastofnunar eru einkum tvö atriði sem oft eru í ólagi í höfnum en

það eru öryggisplön og svokallaðir bjölluskápar eða neyðarsímar. Í hverri höfn á að vera öryggisplan fyrir hvert hafnarsvæði með uppdrætti af staðsetningu öryggisbúnaðar hafnar eða bryggju. Búnaðurinn er merktur inn á öryggisplönnin með stöðluðum táknum. Þar sem bryggjur eru margar og dreifðar um stórt svæði þarf öryggisplan fyrir hvert svæði. Hjá mörgum höfnum eru þessi mál í góðu lagi en hjá öðrum vantar öryggisplön.

Í reglum er kveðið á um að við bryggjur eigi að vera neyðarsími eða bjölluskápur með vissu millibili. Hann á að vera tengdur viðurkennndri vaktstöð sem hefur sólarhringsvakt (Neyðarlínan 112, slökkvilið eða lögregla). Prófun bjölluskápa eða neyðarsíma er eitt af því sem framkvæma skal við úttektir á öryggisbúnaði. Með nokkrum undantekningum hefur gengið mjög erfiðlega að halda þessum bjölluskápum og sínum í lagi og ekki er óalgengt að allir neyðarhnapparnir við höfnina séu bilaðir eða óvirkir. Segja má að bilaðir bjölluskápar veiti falskt öryggi og því jafnvel verri en engir.

Reglur um öryggisbúnað hafna gera kröfur um lágmarksbúnað. Ekkert mælir á móti því að hafnarstjórnir bæti við öryggisbúnaði sem þeir telja að bæti öryggi við höfnina. Skoðunarmaður nefnir til dæmis öryggistæki sem nokkrar hafnir hafa tekið upp og er til fyrirmyndar. Það eru björgunarvesti á bryggjunni í sérstökum kössum sem börn og unglingar geta gengið í þegar þeir eru á bryggjunni við veiðar eða aðra iðju sem krakkar stunda. Að sögn bryggjuvarða er þetta mikið notað og vestin skili sér ævinlega eftir notkun. Fleiri gagnlegar hugmyndir hafa komið frá starfsmönnum hafna, t.d. hvort skynsamlegt er á langri bryggju að dreifa björgunarbúnaði, fremur en hafa hann allan á sama stað. Mikilvægt er að allir þeir sem vinna við hafnir, starfsfólk, skoðunarmenn og áhugafólk um öryggismál séu vakandi yfir þeim þáttum sem aukið geta öryggi í höfnum landsins. Öryggismál hafna þurfa að vera í stöðugri endurskoðun.



Öryggi í höfnum - í hnotskurn

Um slysavarnir í höfnum gilda reglur um tilskilinn öryggisbúnað á hafnarsvæðum, fyrirkomulag hans og aðrar nauðsynlegar öryggisráðstafanir.

Á hafnarsvæðum er ýmis búnaður sem ætlaður er til að bjarga fólki úr sjó. **Bjarghringir** og **björgunarkrókstjakar** eru staðsettir saman víða á hafnarsvæðum. Þar má einnig finna **björgunarnet** og **björgunarlykkjur**.

Allar bryggjur eiga að vera búnar vel færur **stigum** sem settir skulu upp með tilteknu millibili. Stigar eru auðkenndir með rauðgulri **endurskinsmálningu** og einnig er **ljós** efst á hverjum stiga nema á stigum á flotbryggjum.

Hafnarstjórum ber að **skipuleggja umferð** um hafnarsvæði þannig að sem minnstri slyshættu stafi af henni fyrir þá sem þar vinna. Þegar farið er um hafnarsvæði þarf ávallt að sýna aðgát og ekki skal að

ástæðulausu farið inn á vinnusvæði hafnar þar sem lestun og losun skipa er í gangi.

Lýsing hafnarsvæðis skal þannig háttað að vinnu- og umferðaröryggi sé í hámarki og skal ljósum þannig fyrirkomið að lýsing trufla ekki sjófarendur.

Hafnarstjórn ber skylda til að sjá um að starfsmenn hennar hafi hlotið **grundvallarþekkingu** í notkun þeirra björgunar- og öryggistækja sem eru á hafnarsvæðinu.

Innra eftirlit hafna skal vera skipulagt í samráði við Siglingastofnun Íslands og skulu starfsmenn stofnunarinnar sannreyna virkni innra eftirlits hverrar hafnar einu sinni á ári eða oftár ef þörf krefur.

Sjómenn eru hvattir til að koma ábendingum um öryggisatriði í höfnum á framfæri við hafnarstjórnir eða Siglingastofnun Íslands.



Mætti auka vægi öryggisfræðslu

Nú á haustdögum var Adolf Guðmundsson kjörinn nýr formaður Landssambands íslenskra útvegsmanna á 69. aðalfundi samtakanna og tók hann við formennsku af Björgólfi Jóhannssyni. Adolf er lögfræðingur að mennt en hefur lengst af unnið hjá Gullbergi ehf. á Seyðisfirði og hefur átt sæti í stjórn LÍÚ frá árinu 2005. „Til sjávar“ beindi til hans nokkrum spurningum sem snerta málefni LÍÚ og Siglingastofnunar.

Hverjir eru helstu málaflokkar sem þú telur að Siglingastofnun Íslands hafi unnið vel og hvað hefði mátt betur fara að þínum dómi?

Ef miðað er við þær kröfur sem gera á til Siglingastofnunar tel ég að margt sé vel gert, t.d. við mannvirkjagerð og á fleiri sviðum. Sem sveitarstjórnarmaður og formaður hafnaráðs á Seyðisfirði

get ég sagt að samskipti mín við stofnunina hafa verið mjög góð. Mín reynsla er sú að þar sé unnið af mikilli fagmennsku. Sem dæmi um það get ég nefnt samstarf við uppbyggingu Seyðisfjarðarhafnar varðandi aðstöðu fyrir Norrænu. Það hefur verið afar farælt. En eflaust getum við verið sammála um að alltaf sé þó hægt að gera betur.

Siglingastofnun hefur f.h. ríkissjóðs unnið á undanförunum áratugum með hafnarsjóðum að uppbyggingu hafna. Hvert telur þú að hlutverk ríkisins eigi að vera í uppbyggingu hafna?

Ég tel að það sé hlutverk Siglingastofnunar f.h. ríkisins að standa að uppbyggingu hafna eins og verið hefur. Endurskoða þarf núverandi hafnalög til að mæta þeim sjónarmiðum.

Eflaust mætti leggja margar hafnir niður vegna lítillar löndunar. En það er dagljóst að aflagjaldið eitt og sér ræður ekki úrslitum um afkomu hafnanna.

Hvernig metur þú þá þjónustu sem hafnirnar veita útgerðinni um þessar mundir?

Þjónusta hafna er almennt mjög góð. Aðbúnaður og viðlegukantar eru almennt í góðu ásigkomulagi, þar sem mannvirkin eru nýtt að einhverju marki.

Fjárhagslega eru margar fiskihafnir illa staddar. Sumum finnst að fiskihafnirnar séu of margar en öðrum finnst aflagjaldið allt of lágt til að standa undir rekstri hafnanna. Hvaða leiðir sérðu færar til að bæta fjárhagsstöðu hafna á landsbyggðinni?

Það eru til leiðir en þær eru hvorki augljósar né einfaldar. Þegar strandflutningar lögðust af var grundvellingum kippt undan rekstri margra hafna. Hægt er að taka undir það að margar fiskihafnir eru illa staddar. Ýmsar ástæður eru fyrir því, t.d. aflasamdráttur, samruni fyrirtækja, breytingar á útgerðarháttum og sala sjávarútvegsfyrirtækja. Eflaust mætti leggja margar hafnir niður vegna lítillar löndunar. En það er dagljóst að aflagjaldið eitt og sér ræður ekki úrslitum um afkomu hafnanna.

Eitt af meginverkefnum Siglingastofnunar er að vinna að öryggismálum í höfnum og á sjó. Hver í þín skoðun á slysavörnum í höfnum og hvernig telur þú að gera mætti slysavarnir í höfnum skilvirkari?

Slysavarnir hafna eru almennt góðar, en þær mætti ef til vill gera enn skilvirkari en nú er með nánari samvinnu hafnarvarða og útgerða/sjómannanna.

Sem betur fer hefur dauðaslysum sjómanna og

alvarlegum og lífshættulegum slysum fækkað en heildarfjöldi slysa hefur ekki fækkað í fiskiskipum á undanföllum árum samanber skýrslu “Slys á sjómönnum 2001 – 2005“ sem Háskóli Íslands, Læknadeild gaf út í maí 2008. Hvernig getur að þínu mati áætlun um öryggi sjófarenda stuðlað betur að fækkun slysa um borð í skipum?

Ég held að færa megi ákveðin rök fyrir því að skráningu slysa sé ábótavant og því séu niðurstöður skýrslunnar e.t.v. ekki fullkomlega marktækar. En til þess að stuðla að fækkun slysa mætti auka vægi öryggisfræðslu í námi skipstjórnamanna og með endurmenntun fyrir starfandi skipstjórnamenn. Þá mætti taka upp öryggisfræðslu fyrir undirmenn (hásetafræðslu/nám) og koma á virku og raunhæfu öryggisstjórnunarkerfi í samvinnu við útgerð og sjómenn.

Ég tel að það séu mikil mistök af hálfu ríkisins að hafa ætlað að setja allar hafnir inn í samkeppnisumhverfi með sjálfstæðum gjaldskrám.

Athyglin hefur á undanföllum árum beinst að heilsufari áhafnar og hefur Siglingastofnun leitast við að fylgja þeirri þróun eftir ýmsum hætti. Eitt af meginverkefnum í samgönguáætlun sem Siglingastofnun vinnur að í samvinnu við verkefnastjórn um áætlun um öryggi sjófarenda



Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri og Georg Lárusson forstjóri Landhelgisgæslunnar.

Samningur um skyndiskoðun á hafi úti

Þann 12. desember sl. var undirritaður nýr samstarfssamningur milli Siglingastofnunar Íslands og Landhelgisgæslunnar um framkvæmd skyndiskoðana á íslenskum skipum sem stödd eru utan

er innleiðing öryggisstjórnunarkerfis um borð í fiskiskip hliðstætt því kerfi sem notað er sem er í flutningaskipum. Meginmarkmið slíks kerfis er að tryggja öryggi um borð til að koma í veg fyrir slys, óhöpp og mengun.

Ert þú fyrir hönd LÍÚ tilbúinn að styðja þetta verkefni?

Já, en ég set þar ákveðna fyrirvara. Nauðsynlegt er að verkefnið verði unnið í náinni samvinnu við útgerð og sjómenn. Kerfið þarf að taka mið af vinnu og aðstæðum um borð í fiskiskipum. Hægt að nota öryggisstjórnunarkerfið sem notað er í flutningaskipum (ISM Code) til hliðsjónar en alls ekki sem nákvæma fyrirmynd. Að auki tel ég að öryggisstjórnunarkerfið þurfi fyrst í stað að vera valkvætt.

Með tilkomu hafnalaganna frá 2003 ætlar ríkið að draga sig að mestu út úr einni gerð samgöngumannvirkja, þ.e. hafnamannvirkja. Hver er afstaða LÍÚ til þeirra áætlana?

Ég tel að það séu mikil mistök af hálfu ríkisins að hafa ætlað að setja allar hafnir inn í samkeppnisumhverfi með sjálfstæðum gjaldskrám. Það eru mistök að ætla að draga sig út úr einni tegund hafnarmannvirkja. Það er því nauðsynlegt að endurskoða núgildandi hafnalög eins og rætt var um á síðasta hafnasambandsþingi Sambands íslenskra sveitarfélaga. Þar komu fram ákveðnar hugmyndir um hvernig ætti að standa að uppbyggingu hafnarmannvirkja. Þar var einnig rætt um mjög alvarlega fjárhagsstöðu margra hafna. Það er ljóst að samkeppnisumhverfið hefur ekki skilað sér samkvæmt anda hafnalaga og það þarf að setjast að nýju yfir hugmyndir um hvernig staðið skuli að uppbyggingu hafnarmannvirkja.

hafnar. Fyrri samningur er frá árinu 1998, en á síðustu árum hafa orðið nokkuð miklar breytingar á laga- og reglugerðarumhverfinu og því tímabært að uppfæra samninginn m.a. í samræmi við þær breytingar.

Skyndiskoðun er fyrirvaralaus skoðun á ástandi skips og búnaði þess. Tekin eru til skoðunar fyrirfram ákveðin atriði úr skoðunarskýrslum, sem notaðar eru í öðrum reglubundnum skoðunum. Skoðunaratriðin eru metin í samræmi við skoðunarhandbók sem Siglingastofnun gefur út og viðheldur fyrir hönd samgönguráðuneytisins.

Samhliða undirritun nýja samstarfssamningsins var gefin út verklagsregla um framkvæmd skyndiskoðana. Þar er gert ráð fyrir að athugasemdir úr skyndiskoðun séu meðhöndlaðar með sama hætti og athugasemdir úr öðrum reglubundnum skoðunum. Þetta þýðir að niðurstaða skyndiskoðunar er færð í skipaskrá og getur haft áhrif á gildistíma haffærisskírteinis. Teljist skip vera óhaffært skal því vísað til hafnar. Athugasemdir úr skyndiskoðun skulu síðan teknar út í endurskoðun af faggiltum skoðunaraðila. Siglingastofnun mun á næstu mánuðum framkvæma skyndiskoðanir, m.a. á frágangi gúmmíbjörgunarbáta, handriðum og akkerisbúnaði ýmissa skipa.



Ómar Bjarki Smárason, Stapa, Sigurður Sigurðarson, Siglingastofnun og Richard Mocke, Jfa Consultants á strönd í Ástralíu.

Erlend verkefni á hafnasviði

Siglingastofnun einskorðar starfsemi sína ekki aðeins við Ísland þótt langflest verkefni séu innlend. Hafnasvið stofnunarinnar tekur nú þátt í hönnun nýrrar hafnar á vesturströnd Ástralíu sem byggja á fyrir útflutning á járngrýti. Í fullbúinni höfn verða 3 kantar fyrir svokölluð „Cape“ skip sem eru um 300 m löng og þurfa 20 m dýpi við kant og 6 kantar fyrir „Panamax“ skip sem eru um 225 m löng og þurfa 14,5 m dýpi við kant. Áætlað heildarverðmæti framkvæmdarinnar er um 1,5 milljarðar Bandaríkjadala. Gert er ráð fyrir að höfnin komist í gagnið árið 2012. Í hönnunarteyminu eru, auk Siglingastofnunar, ráðgjafar frá JFA Consultants í Ástralíu og HR Wallingford í Bretlandi, en framkvæmdaraðilinn er fyrirtækið Oakajee Port and Rail sem er í eigu japanska fyrirtækisins Mitsubishi og hins ástralska Murchison Metals. Í síðasta mánuði var unnið að grjótnámsrannsóknum ytra en íslenska jarðfræðistofan Stapi hafði umsjón með rannsóknunum og sá um túlkun á niðurstöðum.

Fleiri erlend verkefni hafa nýlega verið unnin á hafnasviði. Í haust tók það að sér ráðgjöf fyrir olúfyrirtæki í miðausturlöndum. Verkefnið felst í því að meta stöðu olúfyrirtækisins vegna kröfugerðar verktaka við byggingu hafnar. Hafnargerðin felst í byggingu tveggja 10 km langra brimvarnargarða. Verksamningurinn er yfir 2 milljarða Bandaríkjadala og

kröfugerðin upp á nokkur hundruð milljónir dala. Fyrr í haust vann hafnasviðið verkefni fyrir verktaka sem er að byggja stóra höfn fyrir olúskip við bæinn La Coruna á norðvesturströnd Spánar. Brimvarnargarðurinn er mjög útsettur fyrir öldu og hönnunin gerir ráð fyrir að garðurinn standist gríðarlega ölduhæð, eða 15 metra háa kenniöldu. Til samanburðar má nefna að öflugasti brimvarnargarður við Íslandsströnd er gerður til að þola álag um 7 metra kenniöldu. Umræddur garður á Spáni, sem nær út á um 40 m dýpi, er aðallega varinn með steiptum kassalaga einingum sem hver um sig er 150 tonn að þyngd. Verkefni Siglingastofnunar fólst í námuráðgjöf, en heildarnámuvinnslan í verkinu er um 32 milljónir rúmmetra.

Þá vann hafnasvið Siglingastofnunar einnig í haust verkefni fyrir danskan verktaka sem byggir höfn á austurströnd Sri Lanka. Verkefnið fólst í tillögu að breyttri hönnun á brimvarnargörðum, en gerð var tillaga að íslenskum bermugörðum í stað hefðbundinnar hönnunar. Í hnotskurn felst munurinn á íslenska bermugarðinum og hefðbundnum grjótgardi í því að grjótlagið í þeim fyrrnefnda er þykkara og að hann nýtir betur allar grjóttærðir sem koma úr grjótnámunni.

Um þessar mundir vinnur hafnasviðið með norsku verkfræðistofunni Multiconsult, ásamt ráðgjöfum frá Frakklandi og Rússlandi, við forhönnun á brimvarnargarði á Kólaskaga í Rússlandi. Þar á að byggja höfn vegna útflutnings á jarðgasi. Nýlega var einnig skrifað undir samning við verkfræðistofu í Íran um ráðgjöf hafnasviðsins við hönnun á brimvarnargarði fyrir olúútskipunarhöfn við Ómanflóa í Íran.



Dr. Jean Baptiste Charcot, leiðangursstjóri á Pourquoi pas? og skipið í baksýn.

Veðrið, vitinn og veruleikinn

Veðrið

Ofsaveðrið skall á um kvöld, þegar 16. sólarhringur septembarmánaðar ársins 1936 var rétt að hefjast. Franska rannsóknarskipið Pourquoi pas? hafði lagt úr höfn í Reykjavík í blíðviðri daginn áður og var komið að Reykjanesi þegar stormurinn tók völdin af skipstjóra og áhöfn. Þetta víðförla fley hafði mætt ofjarli sínum. Undir morgun tók það niðri á skerinu Hnokka undan Mýrum og þegar birti var aðeins einn af 40 manna áhöfn Pourquoi pas? á lífi.

Fleiri skip fórust eða lentu í áföllum í óveðrinu. Tylft íslenskra sjómanna mætti endalokunum þessa septembernótt ásamt 44 frönskum og norskum starfsbræðrum sínum. Auk þess að valda þessu mikla manntjóni urðu eignaspjöll víða um land. Bryggjur skemmdust, bátar brotnuðu og rak á land. Það var svo sem ekkert nýtt en í talsvert meiri mæli en í venjulegu haustbrimi.

Vitinn

Ef ekki hefðu verið komin til steinsteypa og gas og ljóstæki og allra handa merkileg tækni hefði óveðrið þann 16. september 1936 og afleiðingar þess ekki sett neinn hlykk á Íslandssöguna. Og gerði það svo sem varla. Nema svo lítinn að maður verður að vita af honum til að sjá hann þar sem hann birtist í vitabyggingum landsins.

Fljótlega kom upp kvittur um að Pourquoi pas? hefði hreppt örlög sín vegna þeirrar hafvillu að skipstjórnarmenn hefðu haldið Akranessvitann fyrir Gróttuvita. Það er ekki trúleg saga um svo margreynda menn sem þar stóðu við stjórnvölinn en íslenska vitastjórnin brá þó á það ráð að fela Guðjóni Samúelssyni húsameistara að hanna vita sem reisa átti á Þormóðsskeri í Faxaflóa. Húsameistari brá við skjótt og lagði fram tillögu að vitanum í árslok 1936. Auk ferstrends vitaturns á háum sökkli átti að vera við hann lágrgeist hliðarbygging til að hýsa minningamark um áhöfnina af Pourquoi pas? auk gasbirgða og vitabúnaðar.

Veruleikinn

Raunin varð sú að ekkert varð af byggingu Þormóðsskersvita Guðjóns Samúelssonar fyrr en nokkrum árum síðar. Þegar Þormóðsskersviti var byggður á árunum 1941–42 var fylgt teikningu Axels Sveinssonar verkfræðings en Axel hafði sótt í tillögu Guðjóns Samúelssonar og Þormóðsskersvitinn ber mörg einkenni hennar.

Þormóðsskersvitinn var ekki fyrsti vitinn sem Axel teiknaði undir áhrifum frá tillögu Guðjóns frá árinu 1936. Eldri voru Knarrarósviti og Kálfshamarsviti. Allir bera þessir vitaturnar sterk einkenni fúnksjónalísma í húsagerðarlist en þessi alþjóðlega stefna fær sérstakt yfirbragð í sterkum litaskiptum vitanna þar sem skiptast á ljósir kvarshúðaðir fletir og svört hrafntinna. Þetta var gert til að gera vitana auðþekktanlega að degi til þegar ekki væri hægt að glöggva sig á ljósmerkjum þeirra og aðferðin við húðunina — steiningin — var einnig ættuð úr smíðju Guðjóns Samúelssonar sem þróaði hana við byggingu Þjóðleikhússins við Hverfisgötu í Reykjavík.

Enda þótt hin metnaðarfulla bygging sem átti að reisa til að efla öryggi sjófarenda á Faxaflóa og minnast áhafnarinnar af Pourquoi pas? væri ekki byggð í samræmi við hugmyndir Guðjóns húsameistara nema að nokkru leyti urðu áhrif tillögu hans mikil á íslenskar vitabyggingar því fúnkisturnar í hennar anda voru byggðir víða um land.

Áform um minningamark um frönsku sjómennina í Þormóðsskersvita gengu ekki eftir. En sumarið 1952, þegar dr. Jean Baptiste Charcot, leiðangursstjóri á Pourquoi pas? hefði orðið 85 ára ef ekki hefðu komið til ávilok hans á Mýrum í óveðrinu 16. september 1936, var komið fyrir minningarskildi um hann í Þormóðsskersvita og um haustið var öðrum slíkum skildi komið fyrir á lóð Háskóla Íslands. Hafði Ríkarður Jónsson myndhöggvari gert báða að undirlagi ríkisstjórnar Íslands.



Frá vinstri: Sigtryggur Benediktsson, Jóhannes Sverrisson, Kristján Helgason, Sigurður Áss Grétarsson, Rannveig Sveinbjörnsdóttir, Rob P. M. Kamsma, Jón Ágúst Þorsteinsson og Ívar Páll Arason.

Hafnasvið Siglingastofnunar

Á hafnasviði starfa að jafnaði 12 - 13 manns. Helstu verkefni eru fjárhags- og tæknilegt eftirlit með ríkisstyrktum hafnaframkvæmdum ásamt hönnun og framkvæmd sjóvarnarverkefna vítt um landið. Þá er

á hafnasviði einnig unnið að gerð samgönguáætlunar fyrir verkefni á sviði siglingamála og að skipulagi öryggismála í höfnum í samræmi við alþjóðareglur um siglingavernd. Hafnasvið annast líka undirbúningsrannsóknir í höfnum, líkantilaunir og hönnun og útboð á hafnaframkvæmdum samkvæmt óskum hafnastjórna. Loks er vaxandi þáttur í starfsemi ýmis ráðgjafarverkefni erlendis.

Leiðastjórnun skipa

Nú á næstunni kemur út á vegum Siglingastofnunar Íslands bókin Leiðastjórnun skipa eftir Guðjón Ármann Eyjólffsson fyrrverandi skólameistara Stýrimannaskólans í Reykjavík. Eins og titillinn ber með sér fjallar hún um leiðastjórnun, aðskildar siglingaleiðir og hafsvæði sem ber að forðast, tilkynningaskyldu skipa og varúðarsvæði.

Árið 2008 voru um 80 aðskildar siglingaleiðir í Evrópu sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) hefur samþykkt. Þar á meðal eru ákvæði um leiðastjórnun við Suðvesturströnd Íslands, leiðina fyrir Reykjanes, yfir Reykjaneshrygg og fyrir Garðskaga sem tók gildi 1. júlí 2008.

Auk þess er í bókinni fjallað um olúborpalla, hafnsögu, neyðarstöðvun, snúningshring skipa og stjórnhæfni, sog- og þrýstikrafta, siglingar á þröngum leiðum og í skipaskurðum. Sérstaklega er fjallað um Kílaraskurð og siglingar með ratsjá, útsetningu ratsjármynda og tölvuratsjá (ARPA).

Verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda stendur ásamt Siglingastofnun að baki útgáfunni, en Jóhann Jónsson myndlistarmaður hefur teiknað flestar myndir af skipum og yfirlitskortum. Leiðastjórnun skipa er um 400 blaðsíður og nauðsynleg handbók um borð í íslenskum skipum og er tileinkuð íslenskum sjófarendum.





100. fundur siglingaráðs

Um miðjan desember hélt siglingaráð sinn 100. fund, en hlutverk þess er að vera ráðgefandi fyrir ráðherra og siglingamálastjóra í siglinga- og vitamálum. Jafnframt fjallar það um breytingar á lögum og reglum sem varða siglinga- og vitamál og um öryggismál skipa og sjófaranda, svo og meiri háttar endurbætur og breytingar vitakerfisins.

Í siglingaráði eru tólf fulltrúar, þar af þrjú skipaðir af samgönguráðherra, en það eru Guðmundur Hallvarðsson, formaður siglingaráðs, Hafþór Rósmundsson og Ólafur Ármannsson. Aðrir í ráðinu eru: Guðjón Ármann Einarsson frá Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, Ingólfur Sverrisson frá Málmi, samtökum fyrirtækja í málm- og skipaiðnaði, Guðfinnur G. Johnsen frá Landssambandi íslenskra útvegsmanna, Örn Pálsson frá Landssambandi

smábátæigenda, Signý Sigurðardóttir frá Samtökum verslunar og þjónustu (kaupskipaútgerðir), Sævar Gunnarsson frá Sjómannasambandi Íslands, Hilmar Snorrason frá Slysavarnafélaginu Landsbjörg, Úlfur Hróbjartsson frá samtökum skemmtibátæigenda, Guðmundur Ragnarsson frá VM-félagi vélstjóra og málmæknimanna. Siglingamálastjóri situr fundi ráðsins, með málfrelsi og tillögurétt, ásamt þeim starfsmönnum Siglingastofnunar sem hann telur ástæðu til eða ráðið óskar eftir. Skal hann leggja fyrir siglingaráð þau mál sem falla undir verksvið ráðsins samkvæmt framansögðu eða ráðið óskar eftir.

Á fundi ráðsins var m.a. fjallað um væntanleg frumvörp á sviði siglingamála á næsta ári, drög að reglugerð um undanþágur vegna skipstjórnar- og vélstjórnarstarfa á íslenskum skipum. Í lok fundarins voru Helga Laxdal færðar þakkar þar sem þetta var hans síðasti fundur í ráðinu, en hann hefur setið í siglingaráði óslitið frá stofnun þess.

Alþjóðþing um öryggi í sjávarútvegi

Vorið 2009 verður haldin í Reykjavík alþjóðleg ráðstefna um öryggi og vinnuvernd í sjávarútvegi. Nefnist ráðstefnan „The 4th International Fishing Industry Safety and Health Conference (IFISH-4). Að þinginu standa Stofnun Sæmundar fróða við Háskóla Íslands, Siglingastofnun Íslands, The National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) í Alaska og Matvæla- og landbúnaðarstofnun Sameinuðu þjóðanna (FAO).

Þingið verður haldið 11. til 14. maí 2009 og þar munu koma saman sérfræðingar í vinnuvernd og öryggi á sjó, svo og fulltrúar fiskvinnslu um allan heim til að deila nýjustu þekkingu og upplýsingum um framfarir í öryggismálum sjómanna og fiskverkenda. Athygli

mun verða beint að forvörnum slysa meðal sjómanna á fiskiskipum ásamt því að skoða möguleg tengsl fiskveiðistjórnunar og öryggis.

Hjá Siglingastofnun Íslands hefur um árabíl verið unnið að rannsóknum sem tengjast öryggi og heilsufari sjómanna. Meðal verkefna stofnunarinnar má nefna: Upplýsingakerfi um veður og sjólag, öldurannsóknir, rannsóknir á sjóveiki og verkfræði skipa, hafna og stranda. Einnig er á verksviði stofnunarinnar framkvæmd áætlunar um öryggi sjófarenda.

Áður hafa IFISH-þing verið haldin í Massachusetts, Alaska og á Indlandi.

Íslenskir áhugamenn og rannsakendur á sviði vinnuverndar og öryggismála sjómanna eru hvattir til að taka þátt í ráðstefnunni. Tekið er á móti útdráttum erinda eða veggspjöldum til 15. janúar 2009 á heimasíðu ráðstefnunnar, www.ifishconference.org.



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

**Í ÖRUGGA HÖFN
Á NÝJU ÁRI**



SIGLINGASTOFNUN