

Hver er mín skoðun á öryggismálum sjómanna?

Staðkunnur einstaklingur segir frá skoðunum sínum á öryggismálum sjómanna.

Erindi flutt á málundi um öryggismál sjómanna á Ísafirði, 27. maí 2003

Guðni Einarsson útgerðarmaður fjallaði um öryggi á sjó almennt. Hann rakti þróun mála síðustu áratuginna og kom inn á nokkra þætti sem hann telur að þurfi að skoða sérstaklega m.t.t. öryggis sjómanna. Helstu þættir sem Guðni kom inn á eru eftirfarandi:

- Sem uppgjafasjómaður sem hefur að baki nokkuð langan sjómannsferil eru viðhorfin oft önnur þegar maður er kominn í land en þegar verið er á sjó. Er oft hræddari um bátana núna heldur en þegar verið var á sjó sjálfur.
- Á árum áður var hér algengt að 1-2 bátar færust á hverju ári og um tíma kom það fyrir 8 ár í röð. Útgerðarmynstrið hefur breyst talsvert. Eftir 1970 var byrjað að róa á síldarbátum síðan komu skuttogarar en á seinni árum hafa trillur komið í stað stóru bátanna.
- Það varð til þess að vanir menn af stærri bátunum fóru að róa smábátum og sóttu miklu stífar en gert var áður.
- Þekking sjómanna af stærri bátunum á veðurlagi á svæðinu var oft betri en fyrrum trillukarla. Þeir vissu t.d. að oft var í lagi að vera 10 sm fyrir utan þó að mikið rok væri við land.
- Mikilvægasta öryggistækið er alltaf skipið sjálft. Það verður að tryggja að það sé ávallt í lagi þannig að ekki þurfi að koma upp þær aðstæður að yfirgefa þurfi skipið.
- Ofhleðsla og tíðar vélabilanir eru helsta vandamálið hjá smábátum.
- Hugleiða má kröfur stjórnvalda um vélstjóra í bátum með vélar af tilteknum stærðum. Það er mikilvægast af öllu að bátar séu í fullkomnu lagi áður en sjóferð hefst og það er mikilvægara að þjónustuverkstæði séu með fyrirbyggjandi viðhald á vélum heldur en að það sé endilega maður um borð með nægilega mikil réttindi fyrir þá vélarstærð sem í bátunum er.
- Viðhaldið á að vera þannig að aldrei þurfi að líta á vélina út á sjó. Enda er fyrirkomulagið þannig að ekki er hægt að gera við vélar í smábátum meðan þeir eru á sjó.
- Margt má gagnrýna varðandi hönnun og smíði báta t.d. framlengingu á bátum með því að hafa kassa aftan á þeim. Það var mikið framfaraskref þegar reglum var breytt og mönnum leyft að róa á stærri og öruggari smábátum.
- Hafði efasemdir um gamla handvirka tilkynningarkerfið en STK kerfið er framfaraskref og er öflugt þ.e.a.s. þegar það virkar. Það er þó eitt sem ber að varast það er að upplýsingar leki úr kerfinu það getur orðið til þess að margir skipstjórnarmenn missi traust til kerfisins.
- Réttar upplýsingar um veðurhorfur eru mikilvægar. Það er brýn þörf á að veðurspár t.d. á netinu nái lengra en 24 klst. fram í tímann.
- Er orðinn leiður á stöðugu upphlaupi Hafró á Vestfjarðamiðum. Árlega er því haldið fram að lokun sé óhjákvæmileg á helstu línusvæðum smábáta. Því neyðast menn til að flytja sig lengra frá landi í svartasta skammdeginu sem býður hættunni heim. Skyndilokanir ógna á þennan hátt öryggi sjómanna. Síðast en ekki síst útheimtir sjósókn á ný hafsvæði á þessum tíma árs gríðarlega orku hjá sjómönnum í baráttunni við náttúruöflin.

- Það er tími til kominn fyrir Hafró að endurskoða vinnubrögð sín, því svo langt sem elstu menn muna hefur engin breyting orðið á fiski á þessari veiðislóð, og þó hann hefði verið eitthvað smærri í fyrra er það ekki eitthvað sem oft hefur gerst áður og heldur áfram að gerast þrátt fyrir skyndi- og reglugerðarlokanir.
- Hef þá skoðun að ef framhald verður á þessum vinnubrögðum, er rétt að Hafró tilkynni strax við upphaf fiskveiðiársins hvaða svæðum verði lokað, þannig að hægt sé að gera ráðstafanir um að stunda útgerðina frá öðrum stöðum á landinu þann tíma sem veiðar á heimamiðum eru óheimilar.
- Það er mikið öryggismál að staðið sé skynsamlega að lokunum á veiðisvæðum. Skyndilokanir geta verið smábátasjómönnum hættulegar ef þeir þurfa að færa sig milli svæða með stuttum fyrirvara. Það er sjálfsögð krafa m.t.t. til öryggissjónarmiða að látið sé vita tímanlega að bátar þurfi að fara á önnur mið í svartasta skammdeginu.