

## **Erindi á fundi í Vestmannaeyjum 27. nóvember 2003**

Fyrst viljum við lýsa óánægju okkar með að menn ætli að breyta pólitísk í sambandi við skipaskoðunarmenn kringum landið og fækka störfum og einkavæða. Eins og kerfið vinnur í dag þá er það að virka vel og þegar menn versla báta frá Íslandi þá telja þeir sig vera með góða og örugga báta miðað við báta sem keyptir eru frá öðrum löndum.

### **Slysavarnaskóli sjómanna**

Með tilkomu Slysavarnaskóla sjómanna hefur orðið bylting í öryggismálum sjómanna og teljum við að starfsemi skólans sé að skila okkur betra og öruggara starfsumhverfi en þekktist í skipum áður en hún hófst. Núverandi og fyrrverandi starfsmenn skólans eiga heiður skilinn fyrir störf í þágu öryggismála sjómanna.

Í dag eru flestir ef ekki allir starfandi sjómenn búnir að taka fyrsta skyldunámskeiðið í öryggisfræðslu þannig að þeir eru örugglega farnir að huga að framhaldsnámskeiði.

Framhaldsnámskeið mega helst ekki vera sjaldnar en á 2 ára fresti þannig að menn læri fljótt af mistökum sem þeir gera í millitíðinni. Námskeið þurfa að vera styttri, markvissari og haldin reglulega. Einnig væri hægt að hafa þessi námskeið á breiðari grundvelli og hugsa þau sem almenna menntun fyrir sjómenn. Jafnvel væri hægt að hugsa sér að námið veitti mönnum einingar sem nýst gætu til starfsréttinda t.d. að það myndi síðar nýtast sjómanninum ef hann sækir um starf í landi t.d. sem slökkviliðsmaður, lögreglumaður, baðvörður eða annað sem menntun og reynsla hans gæti nýst til.

Menn munu meta mikils slík námskeið og einnig mætti breyta nafni skólans með hliðsjón að þessu. Varðandi menntun í Slysavarnaskóla sjómanna sem við teljum að mætti bæta við á námskeiðum eru t.d. stjórnun, líkamsrækt, næringarfræði, vinnuvistfræði, vaktir á slysadeild og að farið sé yfir skýrslur rannsóknarnefndar sjóslysa þannig að þær nýtist betur en nú er.

Það er furðulegt að í skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa eru þetta oft sömu bátarnir sem lenda í slysum eða óhöppum, þannig að sjómenn ættu með góðu móti að geta valið þá út sem eru ekki að vinna í sínum málum.

### **Öryggistæki**

Í sambandi við öryggistæki um borð í skipum þá mættu menn nota meira það sem er í boði t.d. vinnuflotgalla og öryggislínur. Það fyrrnefnda ættu allir að vera sammála um að sé nauðsynlegt til að menn bjargist frekar ef þeir falla útbyrðis og ef menn bjargast ekki þá mun aðstandendum líða betur því meiri möguleiki er á að menn finnist og fái greftrun í vígðri mold.

Varðandi björgunarlínur þá eru þær af mismunandi gerðum og er verð á þeim bestu um 60-80.000 kr. á stykkið. Á mörgum togurum eru menn með línur úr ofurtói og með lásum sem kosta minna en 2.000 kr. en þær gera samt gagn þó þær séu ekki eins góðar og þær sem taka slakann á línunni sjálfkrafa af. Þetta litla björgunartæki getur skipt sköpum um að menn falli ekki fyrir borð og menn verða að kunna að nota öryggislínur. Hér er það spurning um kosnað útgerðar sem ræður þessu og svo kröfu

okkar sjómanna. Við höldum því fram að öryggislínur eigi að notast og vera jafn sjálfsagðar í skipum eins og bílbelti eru í bílum í dag. Þau bjarga mannlífum!

### **Landhelgisgæslan**

Eins og staðan er í dag þá er Landhelgisgæslan í fjársveldi og getur þar af leiðandi ekki starfað eðlilega. Við teljum að gæslan sé ekki notuð sem skyldi og mætti nota hana meira. Þegar skip lendir í sjávarháska þá á fyrsta hugsun að vera samræmd björgun allra aðila og eiga menn ekki að þurfa að ákveða með útgerðamanni, tryggingarfélagi, Landhelgisgæslu og Guð má vita hve mörgum hvað björgunin kostar í peningum áður en farið er í björgunaraðgerðir til að bjarga mannlífum.

Þessi vinnubrögð þarf að endurskoða því að oft eru menn að berjast við náttúruöflin og tímenn sem er dýrmætur við slæmar aðstæður og aldrei er hægt að bæta mannlíf að fullu. Menn verða að gera sér grein fyrir þeim hættulegu aðstæðum sem geta komið upp á sjó og að nauðsynlegt sé að hafa öflugt varðskip til björgunarstarfa. Um björgunarþrylluna þarf ekki að rökræða, hún hefur sannað sig en við teljum að nauðsynlegt sé að hafa tvær stórar þryllur á sitthvoru landshorninu. Hvernig verður ástandið ef Varnarliðið fer með björgunarþryllurnar sínar annað?

Við teljum að það sé enginn vandi að fjármagna þetta t.d. varðandi fjármálastjórn ríkisins þá gerðu stjórnámálameðirnir okkar áætlun um 18 milljarða hagnað árið 2002 en enduðu svo með 8 milljarða halla sem er munur uppá 26 milljarða en við þurfum aðeins 1-2 til þess að þessi draumur okkar verði að veruleika.

### **Sala báta**

Varðandi sölu á bátum þá viljum við benda mönnum á að oft hefur það komið fyrir að bátar hafa verið seldir og síðan hafa menn lent í hrakningum eingöngu vegna þess að þeir hafa ekki þekkt bátinn nógu vel. Við erum með tillögu til tryggingarfélaga og útgerðamanna þess efnis að þegar bátar eru seldir þá eigi yfirmenn úr fyrri áhöfn þeirra að fylgja með, t.d. skipstjóri eða stýrimaður og svo vélstjóri. Þeir væru með nýju áhöfninni í tiltekinn tíma eftir sölu t.d. 1-2 túra og skilyrðislaust þegar bátum er fyrst siglt til nýrrar heimahafnar.

Að lokum viljum við að menn hugsi eins og íþróttamenn á sjónum og reyni að læra af öllum mistökum sínum. Sérhver íþróttamaður reynir að gera ekki sömu mistökin tvisvar sinnum. Við viljum þakka öllum þeim aðilum sem stóðu að þessum málfundi um okkar mál. Einnig þökkum við sérstaklega þeim mönnum sem vinna í okkar þágu í frítíma sínum og eru þeir margir sérstakir áhugamenn um þessi mál sem við megum ekki við að missa t.d. Sigmund, Markús, Björgvin o.fl.

### **Reynslusaga**

Gerðist hún fyrir 10 árum á Reykjaneshrygg á togaranum Víði EA 910 og var Árni Þórðarsson skipstjóri. Við vorum á karfaveiðum ásamt fleiri togurum. Þegar við vorum að toga á eftir einum stórum rússneskum togara þá sá Árni að þeir voru að setja út stóran björgunarbát. Árni kallaði á þá og spurði fréttu. Sá rússneski sagði að hann hefði misst 1 eða 2 menn útbyrðis og ætlaði að fara að leita að þeim. Árni kallaði til nokkra úr okkar áhöfn og sagði þeim að fara strax að leita á tuðrunni okkar því við værum beint fyrir aftan togarann.

Við vorum byrjaðir að leita á undan þeim því við vorum með miklu léttari björgunarbát. Að 20 mínútum liðnum kallar sá rússneski á Árna og segist ekki vilja meiri aðstoð frá okkur. Eftir það kallaði Árni mennina til baka. Hann sagði okkur að hann hefði tekið eftir því að hinir rússatogararnir sigldu fjær togaranum eftir að þeir misstu mennina sína útbyrðis. Ef sá rússneski hefði sagt okkur strax að hann hefði misst menn þá hefðum við getað verið fyrir aftan hann á tuðru eftir 5 mínútur. Atburður þessi fór á versta veg vegna samstarfsörðugleika og vegna þess að mannlífið hefur ekki verið metið meira hjá rússneskum togurum en 20 mínútur. Við fullyrðum að þetta gæti ekki gerst hjá íslenskum togurum í dag og verður vonandi ekki til í orðabók okkar um ókomna framtíð.

21. nóvember 2003  
Sigmar Þröstur Óskarsson  
Valmundur Valmundsson