

# Málfundir um öryggismál sjómanna

## Ísafjörður

Fundur haldinn 27. maí kl. 20:00 í húsnæði Björgunarfélags Ísafjarðar.  
Fundarstjóri var Guðmundur Kristjánsson hafnarstjóri.

Staðkunnugur einstaklingur:  
Guðni Einarsson útgerðarmaður.

## Umræður STK kerfið

Umræða var um STK tæki í skipum. Spurningar komu um kostnaðarliði og var sagt að tækið kosti í dag um 160 þús.kr. og nýtt VHF loftnet um 16 þús.kr.

Sagt var að mikið sé kvartað yfir viðgerðarþjónustu á STK tækjum, t.d. að það taki marga mánuði að fá tæki úr viðgerð. Einnig var spurt um afgreiðslutíma á STK tækinu í dag? Fulltrúi STK sagði að hann þekkti ekki afgreiðslutímamann nákvæmlega en það hefur verið ítrekað við umboðsaðilann að hafa tæki á lager til sölu og að þeir hafi skiptitæki fyrir þá sem setja tæki í viðgerð. Jafnframt benti hann á að ef tæki bilar þá er mögulegt að fá lánað tæki úr öðrum bát sem ekki er á sjó en það skal gert í samráði við Tilkynningarskylduna.

Spurt var um hver tilkynningartíminn væri ef bátur er með bilað tæki? Fram kom að þá gildi sennilega ákvæði um handvirka tilkynningartímanna.

Spurt var afhverju STK tækið hafi ekki verið sett upp með gervihnattasambandi sbr. GPS. Fram kom að þegar þetta var skoðað á sínum tíma var kostnaður við uppsetningu kerfisins m.v. gervihnattasamband miklu meiri og því var á þessum tíma tekin ákvörðun um að velja þessa leið.

Spurt var hvort betra væri að slökkva á tækinu þegar verið er í landi eða að hafa það alltaf í gangi? Talið er að betra sé að slökkva á tækinu í höfn, því þegar kveikt er á tækinu áður en farið er úr höfn endurræsist tækið og því minni líkur á að það sé “frosið” við brottför úr höfn.

## Menntun og þjálfun sjómanna

Umræða var um aukin réttindi þeirra sem hafa 30 brt. prófið. Bent var á að oft sé verið að setja reglur þar sem farið er í þveröfuga átt m.t.t. öryggissjónarmiða t.d. varðandi lögskráninguna á 20 tonna báta. Það er einnig með ólíkindum að réttindi þeirra sem hafa 30 brt. réttindin geti aukist upp í að mega stjórna 65 br.tonna farþegaskipi með því einu að taka dags námskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna. Fram kom að þróunin væri þannig að stórum skipum fer fækkandi en minni bátum fjölgar og það þarf að skoða reglur með hliðsjón af breyttum aðstæðum hverju sinni. Tekið var undir að það væri undarlegt að þetta ákvæði hafi verið sett í lög þ.e. um aukin réttindi þeirra sem hafa 30 tonna prófið til að stjórna farþegaskipi með því einu að fara á stutt námskeið.

Umræða var um kröfu um vélgæsluréttindi manna á smábátum. Fram kom að í lögum um áhafnir flutninga- og farþegaskipa er bráðabirgðaákvæði um þjónustusamninga fyrir fiskiskip minni en 20 brl. eða að skipstjóri hafi vélgæsluréttindi fyrir vélar 375 KW á bátum undir 20 brl.

## Búnaður skipa

Umræður voru um slys til sjós. Minnst var á að einn stærsti slysavaldurinn hér áður fyrr hafi verið þegar unnið var við draga víra eða tó á koppum. Spurt var hvort koppaslysin væru úr sögunni. Fram kom að vindur hafi að mestu leyti komið í stað koppa utan netaspila og koppa sem notaðir eru drátt t.d. á landfestum. Það hefur orðið

breyting á helstu slysavöldum t.d. slysum við koppa hefur fækkað en breytt vinnubrögð í skipum hafa leitt af sér nýjar tegundir slysa t.d. í dag er talsvert af slysum vegna rangrar notkunar á háþrýstistútum við þrif og eru menn að slasast í andliti og augum vegna þeirra.

Umræða var um gúmmíbjörgunarbáta á bátum styttri en 8 metrar og hvernig stæði á því að ekki sé gerð krafa um gúmmíbjörgunarbát í þeim. Fram kom að hingað til hafi ekki verið gerðar kröfur um að bátar með sumarhaffæri séu með gúmmíbjörgunarbáta. En við endurskoðun á reglum var sumarhaffæri báta lengt um mánuð í báðar áttir og með því einnig slakað á kröfum um gúmmíbjörgunarbátana.

Fram kom að þessi mál varðandi gúmmíbjörgunarbáta í bátum með sumarhaffæri hafi oft verið rædd hjá Landssambandi smábátaeigenda. Fulltrúi Siglingastofnunar var sammála að skoða þurfi þetta mál, sama athugasemd var gerð á fundinum í Ólafsvík og verður málið tekið fyrir hjá Siglingastofnun.

Einn fundarmanna taldi óþarft að hafa kröfu um árlega skoðun gúmmíbjörgunarbáta í bátum sem sigla eingöngu yfir sumartímann. Fram kom að gúmmíbátar séu skoðaðir eftir reglum og að það getur verið alveg jafn slæmt að geyma gúmmíbát í hita t.d. í bílskúr eins og í frosti/kulda allt árið. Ekki var tekið undir það að slaka eigi á kröfum um árlega skoðun gúmmíbjörgunarbáta.

Umræður voru einnig um björgunarbúninga í smábátum o.fl.

### **Tilkynningar um fjölda farþega**

Eigandi farþegabáts opnaði umræðu um skyldu þeirra til að tilkynna fulltrúa útgerðar í landi um fjölda farþega o.fl. áður en skipið fer úr höfn. Í hans tilviki tekur eiginkonan við þeim þegar hann fer út með farþega. Geta ekki aðrir aðilar tekið á móti þessum upplýsingum? Hugmynd var varpað fram um að hugsanlega væri hægt að fá Tilkynningarskylduna til að taka á móti upplýsingum um farþegafjölda frá farþegabátum. Fram kom að samkvæmt reglum eiga þessar upplýsingar að vera hjá útgerðinni en hugmyndin um að Tilkynningarskyldan taki að sér slíka þjónustu þótti góð og verður hún tekin til skoðunar hjá Siglingastofnun. Bent er á að Tilkynningarskyldan hefur annast slíka þjónustu fyrir farþegabát.