

# Málfundur um öryggismál sjómanna

## Reykjavík

Fundur haldinn 4. desember kl. 15:00 á Hótel Sögu. Fundarstjóri var Friðrik J. Arngrímsson framkvæmdastjóri Landssambands íslenskra útvegsmanna.

Staðkunnugur einstaklingur:

Guðmundur Jónsson skipstjóri.

## Umræður

### Björgunartæki Landhelgisgæslunnar

Umræða var um notkun varðskipa á miðunum og gagnrýnt að þeirra nyti ekki við á úthafsmiðum. Sagt var að það kæmi ekki á óvart að það vanti varðskip á úthöfin því þau væru svo upptekin við að eltast við smábátakalla upp við land og á meðan er ekkert varðskip á úthafinu t.d. á Reykjaneshrygg. Það er auðvitað útilokað að binda heilt varðskip til að eltast við einn trillukarl.

Fram kom að gæslunni sé óheimilt að hafa eftirlit með bátum í höfn eða að fara á t.d. léttbát á mótum þeim frá landi. Sagt var að breyta þurfi þessu fyrirkomulagi.

Bent var á að jákvætt væri að þegar færakallar fara frá landi þá hafa gæslumenn gott eftirlit með smábátum, þeir koma oft um borð og skoða ástandið. Að sjálfsögðu er Landhelgisgæslan alltaf velkomin um borð í smábátana.

Fram kom að Týr er of lítill fyrir úthafið en hentar vel á grunnslóð. Það er einhver bið á því að nýtt varðskip verði byggt, allur hönnunarkostnaður hefur verið greiddur en samkvæmt fjárlögum 2004 verða settar 900 þús.kr. í verkefnið. Það er rétt að TF LÍF hefur verið mjög dýr í rekstri. Tillaga kom fram þess efnis að það þurfi að aðskilja rekstur skipa og þyrja hjá gæslunni þannig að ekki sé gengið á rekstrarfé skipanna til að halda þryllunum í rekstri. Bent var á að aðilar þurfi að sameinast í að fá meira fé til gæslunnar.

Spurningu var varpað fram um hvort gallar og hjálmar sigmanna í björgunarþryllunum séu lélegir. Fram kom að fullyrðingum um að búnaður sigmanna gæslunnar væri lélegur sé alfarið hafnað.

### Björgunarmál almennt

Spurt var hvort vandamál kæmu oft upp við björgunaraðgerðir á sjó vegna formlegrar svæðaskiptingar við stjórnun björgunaraðgerða. Fram kom að þó að Slysavarnafélagið Landsbjörg og Landhelgisgæslan beri ábyrgð á tilteknum leitarsvæðum hér við land þá hefur það ekki verið neitt vandamál milli þeirra. Það hefur verið höfuðregla að þeir aðilar sem byrja að stjórna björgunaraðgerðum ljúki þeim.

Bent var á að varðandi skipakost gæslunnar og björgunarbáta við landið, að ekki megi gleyma því að við höfum einnig annan stóran björgunarflota sem eru fiskiskipin sjálf og sjómennirnir. Sem dæmi um það er ofarlega í huga frækileg björgun þegar Snorri Sturluson bjargaði Örfirisey frá því að reka upp í land í aftakaveðri. Tekið var undir að sjómenn geti talist vera stærsta björgunarsveit landsins.

### Neyðarsendingar og fjarskiptamál

Í umræðunni kom fram að fjarskiptamál eru mikilvæg varðandi öryggi skipa. Gagnrýnt var að neyðarkallið Mayday-Mayday í talstöð væri ekki notað í neyðarsendingum, heldur eru menn farnir að óska eftir aðstoð í gegnum farsímana. Einnig var gagnrýnt að þegar verið er að kalla upp skip í gegnum talstöð að ekki sé

hægt að ná sambandi við það þar sem ekki er verið að hlusta á talstöðvarnar. Spurt var afhverju hlusta menn ekki á rás 16!

Spurt var afhverju DSC (stafrænt neyðarakall) sem berst beint til næstu skipa hafi ekki verið tekið upp hér í staðinn fyrir STK tækin. Fram kom að það væri ekkert eitt tæki sem kemur í stað annars tam. STK eða DSC og að í GMDSS væri þetta allt hægt. Bent var á að í mörg ár hefur verið lögð áhersla á að gerðar séu úrbætur á Navtex sendingum við landið og spurt hvenær verði farið í þær. Enginn fundarmanna hafði tiltæk svör við því og tók einn fulltrúi Siglingastofnunar að sér að kanna málið og láta fyrirspyrjanda vita síðar.

### **STK kerfið**

Sagt var dæmi um STK tæki um borð í bát sem datt aldrei út úr kerfinu en eftir að það var það tekið í uppfærslu byrjaði það fyrst að detta út. Fram kom að líkleg skýring á því væri ófullnægjandi frágangur búnaðar þegar tækið var sett aftur upp.

Sagt var að STK kerfið væri ekki fullkomnara en það að bátur hafi verið á sjó í 12 tíma án þess að Tilkynningarskyldan hafi vitað af honum. Fram kom að það sé undarlegt að menn geti verið meira en 12 tíma á sjó án þess að vera í kerfinu, en þó mögulegt ef þeir hafi haft slökkt á tækinu eða búnaðurinn um borð verið bilaður og þeir ekki tilkynnt sig úr höfn. Bent er á að sjómenn athugi reglulega hvort búnaður virki eins og til er ætlast með því að vera í sambandi við Tilkynningarskylduna.

Fyrirspurn kom um frétt í fjölmiðlum um tæki sem var í skipi sem fórst. Tækið var sent þrisvar til Bretlands í viðgerð en var alltaf jafn bilað á eftir. Fram kom að þessi frétt væri byggð á gróusögu og að ekkert STK tæki hafi farið þrisvar til Bretlands í viðgerð.

Spurt var um svörtublettina í STK kerfinu og hvernig hægt væri að laga þá. Fram kom að unnið sé stöðugt að því að bæta kerfið. Sagt var að starfsmenn Landssímans eigi hrós skilið fyrir hversu vel þeir hafa staðið sig í að koma kerfinu í gagnid.

Óskað var eftir að ábendingum sé komið til starfsmanna Tilkynningarskyldunnar ef eitthvað er í ólagi eða má gera betur.

### **Menntun og þjálfun sjómanna**

Í umræðunni var sagt að taka þurfi upp markvissari þjálfun fyrir sjómenn í björgunarstörfum og að einnig þurfi að mennta yfirmenn sérstaklega í að geta þjálfað áhafnir um borð í sínum skipum. Sagt var að sjómenn væru haldnir “þrælsóttá” vegna æfinga í skipunum.

Fram kom að stjórnun er kennd í dag hjá Stýrimannaskólanum og er einnig í boði hjá Slysavarnaskóla sjómanna ásamt fjölda af ýmsum öðrum námskeiðum. Bent var á að þó að ekki sé gerð krafa um að áhafnir fiskiskipa sækja ákveðin námskeið þá er þeim frjálst að koma á þau.

### **Búnaður skipa**

Umræða var um mismunandi kröfur um björgunarbúnað í kaupskipum og fiskiskipum. Sagt var að meiri eldmatur væri í kaupskipunum en samt væri of lítið af ýmsum björgunartækjum í fiskiskipum. Bent var á að reykköfunartæki og slökkvibúningar væru jafn mikilvæg í öllum skipum þar sem eldur í fiskiskipum er jafn heitur og eldur í kaupskipum.

Fram kom að verið er að vinna að endurskoðun reglna um öryggi fiskiskipa og að 2 reykköfunartæki verða skylduð í nýjum og eldri skipum.

Sagt var að íslensk skip séu vel tækjum búin í dag en alltaf væri hægt að gera betur. Sögð var saga um bát í Suður Ameríku sem var ekki með neinn björgunarbúnað en þar var höfð meðferðis mynd af Maríu mey.

### **Eftirlit með skipum/skipaskoðun**

Fundargestur sagðist hafa áhyggjur af fækkun skoðunarstöðva gúmmíbjörgunarbáta á landsbyggðinni og spurði hvort menn eigi bara að kaupa eina tegund báta. Varðandi skipaskoðunina er harmað að hún sé sett undir bílaskoðun.

Spurt var um hvernig Siglingastofnun hafi eftirlit með skipum og til hvaða aðgerða hún geti gripið ef hlutir eru í ólagi. Fram kom að tiltekið er í lögum hvernig standa á að skoðunum skipa s.s. aðalskoðun og skyndiskoðunum eða eftir ábendingum um að öryggismál skips séu í ólestri.

### **Annað**

Spurt var um öryggisnefndir og sagt að ekki sé vitað til þess að þær hafi verið starfandi í skipum. Fram kom að mælt sé með því að öryggisnefndir séu stofnaðar í skipum en í reglugerð eru gerðar kröfur um starfandi öryggisfulltrúa áhafna í skipum. Fram kom að erindin almennt hafi vakið menn til umhugsunar um öryggismálin. Gott sé að fá góðar umræður enda er það einmitt tilgangur með svona fundi að opna umræðu og að koma tillögum til þeirra aðila sem málið varðar. Margt hefur þó verið gert til bóta en oft hægt að gera betur.

Eftir að fundi var slitið kom fundargestur með spurningu um hvort löglegt sé að róa á smábát með sumarhaffæri án gúmmíbjörgunarbáts á Halamið á tímabilinu.