

Ráðstefna um öryggi sjófarenda

Í tengslum við öryggisviku sjómanna 2004 var haldin ráðstefna í Sjómannaskólanum þann 1. október. Viðfangsefnið var forvarnir í skipum.

Fundarstjórar voru Unnur Sverrisdóttir formaður verkefnisstjórnar áætlunar um öryggi sjófarenda, og Guðjón Ármann Einarsson framkvæmdastjóri Félags skipstjórnarmanna. Samantektin hér á eftir var unnin upp úr minnispunktum sem skráðir voru á ráðstefnunni og er hún birt með fyrirvara um nákvæmni þar sem ekki er búið að fá staðfestingu, á að rétt sé haft eftir, frá öllum sem tóku til máls á ráðstefnunni.

Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri setti ráðstefnuna.

Öryggisvika sjómanna, sem er liður í áætlun um öryggi sjófarenda, hefur nú staðið yfir í eina viku. Ýmislegt hefur verið gert til að varpa kastljósi á öryggismál sjómanna og þessi ráðstefna okkar í dag er þar síðasti dagskrárliðurinn. Einkunnarorð vikunnar eru Forvarnir auka öryggi.

Hermann sagði það sína skoðun að vænlegasta leiðin til að ná meiri árangri í öryggismálunum sé fræðsla og forvarnir en síður boð og bönn. Einnig lagði hann áherslu á að hér sé um að ræða samstarfsverkefni sjómanna, útgerðarmanna og stjórnvalda. Sjaldnast er réttmætt eða vænlegt til árangurs að skella skuldinni á einn aðila ef slys verða en oft hefur það komið uppá eftir slys að kallað er eftir hertum reglum, hertu eftirliti, skuldinni skellt útgerðarmann eða sjómenn. Til að vel takist til þurfa aðilar að vinna saman og allir að taka á sig ákveðna ábyrgð.

Áherslur ráðstefnunnar í dag eru í þessum anda. Meðal annars verður gerð grein fyrir framkvæmd áætlunar um öryggi sjófarenda og flutt ýmis fróðleg erindi um fræðslu og forvarnir. Hermann sagðist vona að vel takist til og að í fyrirlestrum og umræðum komi fram góðar ábendingar sem nota megi í áframhaldandi vinnu við öryggismálin.

Fljótlega eftir að Sturla Böðvarsson tók við starfi samgönguráðherra 1999 hafði hann frumkvæði að því að útbúin var áætlun um öryggi sjófarenda en áætlunin var síðan lögð fyrir Alþingi til samþykktar og fjárveitingar veittar til að framkvæma hana. Samgönguráðherra hefur síðan fylgt málinu vel eftir og nú er áætlun um öryggi sjófarenda buin að vinna sér sess og orðin hluti af samgönguáætlun. Samgönguráðherra ætlaði sér að vera hér með okkur í dag og setja ráðstefnuna en þau áform breyttust sökum anna. Hann bað fyrir góðar kveðjur til ráðstefnunnar og óskaði okkur góðs gengis. Í lok ráðstefnunnar verður boðið upp á léttar veitingar í hans nafni. Siglingastofnun Íslands sér um kostinn fyrri hluta dagsins og býður upp á kaffi og hádegismat.

Það er ósk mín að vel afliesi í dag og góðar hugmyndir og ábendingar komi fram.

Að svo mæltu sagði Hermann ráðstefnuna setta.

Áætlun um öryggi sjófarenda. Gísli Viggósson Siglingastofnun Íslands.

Í erindinu var sagt frá aðdraganda og helstu verkefnum sem unnið er að í tengslum við áætlun um öryggi sjófarenda. Samgönguráðherra ákvað að farið yrði af stað með áætlunina og var Siglingastofnun falin framkvæmd hennar í samstarfi við verkefnisstjórn sem í eru fulltrúar hagsmunaaðila. Áætlunin er í dag hluti af samgönguáætlun og er þar gert ráð fyrir að 20 m.kr. á ári sé varið í þetta verkefni en á fjárlögum fyrir 2005 er búið að skera fjárhæðina niður í 15 m.kr.

Höfuðáherslan í verkefninu er að efla fræðslu fyrir sjófarendur, bæta upplýsingastreymi og vinna að útgáfu mikilvægs fræðsluefnis. Næstu árin verður einnig lögð meiri áhersla á að virkja útgerðir og áhafnir til að vinna saman að öryggismálum sjófarenda.

Gísli gerði grein fyrir megin köflum áætlunarinnar og ýmsum verkefnum innan þeirra (sjá nánar á glærum). M.a. kom fram að unnið sé að gerð disks með kennslu í stöðugleika skipa þar sem frætt er um allt frá undirstöðuatriðum til hagnýtra stöðugleikaútreikninga og að DVD disk með fræðslumyndum einkum ætluðum smábátasjómönnum verður dreift í október. Óskað var eftir ábendingum um öryggismál sjófarenda vegna gerð áætlunar fyrir árin 2005-2008.

Gísli sagði einnig frá rannsóknar- og þróunarverkefnum Siglingastofnunar og áætlun um þau fyrir árin 2005-2008. Í lok erindisins sagði Gísli frá alþjóðlegri ráðstefnu sem haldin verður á Höfn í Hornafirði dagana 5. til 8. júní 2005. Þar verður fjallað um rannsóknir á náttúrufari hafs og strandar, öryggi sjófarenda og mannvirki á ströndinni. Glæsur þessa erindis eru á vef Siglingastofnunar.

Skiparannsóknir. Jón Bernódusson Siglingastofnun Íslands.

Jón kynnti ýmsar skiparannsóknir sem unnið verður að árin 2005-2008. Sagt var ítarlega frá rannsókn á vatnspéttleika í skipum og liggja þar fyrir frumniðurstöður. Einnig var gerð grein fyrir rannsóknnum á áhættumati minni skipa í hættulegum öldum, mælingu á hreyfingum skipa, nýtingu andveltigeyma, hleðslu og ofhleðslu smábáta, loftflæði til aðalvéla skipa, hávaða um borð í skipum og loftgæðum um borð í skipum. Rannsóknirnar eru aðallega til komnar vegna tillagna ýmissa aðila utan sem innan stofnunarinnar s.s. rannsóknarnefnd sjóslysa. Að rannsóknnum koma Siglingastofnun og samstarfsaðilar sem eru sérfræðingar á viðkomandi sviðum.

Markmið með þessum rannsóknnum er að leggja mat á stöðu mála og komast að niðurstöðu varðandi nauðsynlegar forvarnaraðgerðir gegn slysum og heilsutjóni hjá sjófarendum.

Glæsur þessa erindis eru á vef Siglingastofnunar.

Hvað er sjóveiki? Hannes Petersen læknir.

Hannes sagði að sjóveikin væri áhugamál sitt og hafi rannsóknin á henni verið unnin að mestu erlendis. Í erindinu er varpað ljósi á hvað sjóveiki er.

Líkja má viðfangsefninu við tölvu þar sem skipin eru "hardware" en mennirnir "software". Grunnforsendan er að við lítum svo á að maðurinn sé frískur. Í logni er umhverfið gefandi uppspretta og manni líður vel á sjó í fallegu veðri en umhverfið er ógnun í slæmu veðri og sjólagi.

Hvert er okkar eðlilega umhverfi? Við erum landdýr og erum byggð samkvæmt því. Þróun mannsins hefur verið í þá átt að hann geti staðið uppréttur og farið um lárétt undirlag. Jörðin er jú einmitt "flöt" í augum okkar. Við viljum auka hreyfihæfni okkar og höfum því orðið okkur um margvísleg farartæki sem við erum ekki hönnuð til að ferðast með. Það hefur leitt til þess að við verðum hreyfivæik eða "motion sick" eins og enskumælandi þjóðir hafa valið að kalla fyrirbærið.

Hægt er að skilgreina "ertandi farartæki" annars vegar og "ertandi umhverfi" hins vegar" fyrir land, lög og loft. Dæmi um farartækin eru bílar, skip og flugvélar.

Hreyfivæiki er náttúrulegt svar eða viðbrögð frisks einstaklings í sjúku umhverfi.

Er sjóveikin vandamál? Þegar maður er í skemmtisiglingu á skipi og finnur til sjóveiki þá getur hann lagst niður til að láta sér líða betur og þar er sjóveikin ekki vandamál. En í skipunum þurfum við að vinna og það gengur ekki að liggja fyrir í koju á vaktinni þannig að þar getur sjóveikin verið stórt vandamál.

Hvert er umfang vandamálsins? Í ýmsum erlendum heimildum eru að finna upplýsingar um það tam. frá 1936 (Hill) er sagt frá ferð farþegaskips á Atlandshafinu þar urðu 90% farþeganna illa sjóveikir. Hvað með íslenska sjómenn? Fyrir nokkrum árum var gerð könnun meðal þeirra sem sóttu námskeið í Slysavarnaskóla sjómanna. Um 500 manns á aldrinum 12 til 66 ára tóku þátt í könnuninni. Spurt var meðal annars

um: Hefur þú verið sjóveikur? (80% svöruðu með já) Hvenær? (70% í fyrsta skipti á sjó) Hefur þú orðið fyrir sjóriðu? (79% svöruðu með já) Hefur þú lent í slysi? (65% svöruðu með já).

Hvaða niðurstöðu er hægt að draga af þessu? Sjómenn verða sjóveikir, þeir finna fyrir sjóriðu og líklegt er að þeir lendi í slysi.

Örstutt samantekt. Alla menn má gera hreyfveika með nægilegri ertingu (farartækið/umhverfið). Afhverju verða menn hreyfveikir? Mannslíkaminn er með fjölda skynjara s.s. augu (sjónin), eyru/innra eyrað(hröðunarnemar) og iljar (þrýstiskynjarar) sem taka við upplýsingum um umhverfið. Þessir skynjarar senda stöðugt upplýsingar til miðtaugakerfisins sem samþættir þær og reiknar út stöðugleika mannsins. Þaðan berast svo skipanir um líkamann um hvernig hann eigi að bregðast við. Með þessum hætti vinnur kerfið stöðugt og geta upplýsingar verið misvísandi þegar umhverfið er á hreyfingu þ.e. líkaminn veit ekki réttu viðbrögðin.

Þyngdarpunktur mannsins er tiltölulega ofarlega og hefur það áhrif á stöðugleikann eins og í skipum. Maðurinn fórnaði stöðugleika sínum fyrir getuna til að gera eitthvað meira en að standa í lappirnar t.d. að stunda fimleika. Krókódillinn er aftur á móti með þyngdarpunktinn mjög neðarlega og er því stöðugur. Hann getur ekki farið í heljarstökk en engin dæmi eru til um að krókódill hafi slasast við að hrasa og falla.

Heyrnin og sjónin hafa mikil áhrif á það hvort menn verði hreyfveikir. Sem dæmi er hægt að nefna mann sem vinnur á millidekki í veltingi. Skipið er á ferð fram og í kringum hann eru hlutir á hreyfingu t.d. fiskur á færibandinu sem fer aftur. Heilinn og skynfærin eiga erfitt með að vinna úr öllum þessu misvísandi/ósamræmdu upplýsingum og það orsakar að maðurinn verður sjóveikur. Með tímanum dempast þessi áhrif í sjóferðinni en þegar komið er í land tekur aftur tíma að fá skynfærin til að starf eðlilega og þess vegna verður sjóriðan.

Einkenni hreyfveiki eru margskonar. Þau geta verið huglæg og/eða hlutlæg. Huglæg einkenni lýsa sér í ógleði, höfuðverk, “höfga”, rugli o.þ.h. Hlutlæg einkenni eru uppköst, fölví, kaldsviti, aukinn hjartsláttur, lækun á blóðþrýsting og hægari öndun.

Menn átta sig ekki endilega á að þeir séu sjóveikir. Til dæmis sá sem segist aldrei verða sjóveikur en verða alltaf þreyttur í brælu.

Fullyrt og rökstutt var að frískur einstaklingur í sjúku umhverfi verði sjóveikur. Frekari rannsóknir þarf til að fá það staðfest.

Úr sal:

Hafa verið þróuð lyf til að vinna gegn þessu? Hannes: Alltaf sama lausnin, við viljum pillur til að lækna þetta. Við erum ekki veik heldur er umhverfið það. Það eru ekki til lyf til að lækna sjóveiki en til lyf til að slá á einkennin.

Fundargestur sagði að það séu ófáir sem hafi tapað tönnunum í Herjólfu og einnig nefndi hann dæmi um áhrif lykta á ástandið þegar fólk fór að æla við að finna lykt af ost í samloku. Hannes: Sjóveiki er ekki vandamál í tengslum við farþega sem ferðast öðru hvoru í skipum heldur hjá þeim mönnum sem þurfa að starfa í skipum til lengri tíma.

Fundargestur sagði frá armbandi sem selt væri á þeirri forsendu að það lækni sjóveiki.

Forvörn meðal sjómanna. Magnús H. Ólafsson

Magnús byrjaði á að kynna bók sína “Vinnuvistfræði fyrir sjómenn” sem Siglingastofnun gaf út síðast liðið vor. Að bókinni komu margir með sérþekkingu á ýmsum sviðum sem fjallað er um í bókinni. Myndir eru eftir Jóhann Jónsson og eru margar þeirra teiknaðar eftir raunverulegum starfsháttum á sjó.

Fram kom í erindinu að þegar maður selur vinnu sína telst það ekki sjálfsagt að heilsan fylgi með í kaupunum. Því ber okkur sameiginlega að tryggja að svo verði ekki og beita forvörn.

Nokkur atriði eru einkum nefnd sem orsakavaldar slit- og álagseinkenna. Þau helstu eru einhæfi, mikill hraði, langvarandi vöðvaspenna, mikil átök, vinnuaðstaða og vinnulag. Einnig má nefna fyrirkomulag hvíldarhléa, vaktafyrirkomulag, svefntíma og andrúmsloft á vinnustað.

Styðjast þarf við tvö megin atriði í forvörn gegn slit- og álagseinkennum. Í fyrsta lagi er það hönnun, vinnuskipulag og fyrirkomulag vinnuaðstöðu. Í öðru lagi eru það vinnubrögð hvers starfsmanns við ríkjandi en oft breytilegar aðstæður.

Vinnuaðstöðu verður að hanna þannig að hún henti gerð og starfsgetu mannslíkamans. En ljóst er að ekki er nóg að hafa vinnuaðstöðuna vel hannaða ef menn kunna ekki að nýta hana rétt. Undirstaða forvarna er fræðsla þ.m.t. um hverju þarf að verjast og hvernig. Álagseinkenni geta einnig þróast vegna áhrifa í umhverfinu s.s. hávaða, titrings, streitu, lélegra verkfæra o.fl.

Sjómenn kvarta einna mest undan óþægindum og verkjum í baki, öxlum, herðum og fótum. Kanna þarf hvort sliteinkenni, þreyta og svefnskortur geti beinlínis valdið slysum.

Magnús fjallaði ítarlega um forvarnir gegn álagsmeiðslum í baki, öxlum og fótum einnig gegn vöðvabólgu. Góð hönnun vinnuaðstöðu útilokar marga áhættuþætti og fræða þarf fólk um áhættu, verklag og hvernig nýta má tæknibúnað og hjálpartæki sem eru fyrir hendi. Verkvíxlun og líkamsæfingar í stuttan tíma t.d. tvisvar á dag virka vel gegn vöðvabólgu. Sumir sjómenn hafa þó ekki verið móttækilegir fyrir verkvíxlun þar sem þeir treysta sér oft ekki í breytingar vegna þess að þeir telja sig ekki geta lært neitt nýtt.

Í skýrslu sem unnin var á vegum samgönguráðuneytisins kemur fram að álagseinkenni meðal sjómanna séu tíð. 67%-75% (eftir lengd útiveru) höfðu álagseinkenni frá hálsi og öxlum, 59% frá baki, 20% frá hnjúm og 28% frá fótum.

Dæmi var sagt um útgerðarfyrirtæki þar sem veikindagreiðslur þess hafi farið í 2,4% til 8,6% af heildar launagreiðslum í mismunandi skipum. Nokkuð er um að menn fái brjósloft um borð og er kostnaður útgerðarinnar við hvert slíkt tilvik allt að 1,5-2 m.kr.

Í nýlegum upplýsingum frá Lífeyrissjóði sjómanna kemur fram að orsakir örorku meðal sjómanna séu stoðkerfissjúkdómar (32,5%), geðraskanir (21,5%), eftirstöðvar áverka vegna slyss (11,2%), hjarta- og æðasjúkdómar (10,5%), beinbrot og tognanir (8,5%), taugasjúkdómar (3,8%), krabbamein (2,9%), lungnasjúkdómar (2,9%), meltingarfærasjúkdómar (1,5%) og annað (5,0%).

Niðurstaða erindisins er fjórþætt.

1. Vanda þarf hönnun vinnuaðstæðna og annan aðbúnað s.s. í svefnklefum. Æskilegt er að fulltrúi vinnustaðarins komi að hönnun sem ráðgjafi.

2. Vinnufyrirkomulag þarf að vera þannig að mannskapurinn fái nægilega hvíld og svefn. Annað veldur slysaþættu.

3. Benda þarf sjómönnum enn betur en gert hefur verið á að þeir bera fyrst og fremst sjálfir ábyrgð á heilsu sinni eins og allir aðrir. Hvetja þarf þá til skynsamlegrar líkamsþjálfunar.

4. Fræða þarf menn um vinnuvistfræði, öryggismál, næringu og annað það sem að gagni má koma við heilsuvernd einstaklingsins. Þættir um líkamsþjálfun og áhrif reykinga þurfa að eiga sinn sess og bjóða þarf aðstoð við að hætta að reykja. Í fræðslunni má alls ekki undanskilja stjórnendur sem hljóta að eiga stóran þátt í að vel takist til ar sem þeir þurfa að skapa réttar aðstæður um borð.

Glærur þessa erindis eru á vef Siglingastofnunar.

Öryggisfulltrúakerfi. Ágúst Þorsteinsson Öryggiskeðjan hf.

Öryggisfulltrúakerfi eru ekki mikið komið í gang um borð í skipum en veit að öryggisfulltrúar er starfandi í skipum Eimskipa og í Sæbjörgu.

Hvernig byrjaði þetta með öryggistrúnaðarmenn í fyrirtækjum? 1930 voru sett lög í Þýskalandi sem skylduðu fyrirtæki til að borga starfsmönnum sem slasast laun til dauðadags einnig bætur til eiginkonu og barna þess slasaða. Þetta leiddi af sér mikinn kostnað fyrir fyrirtækin og varð það til þess að stofnað var tryggingafélag atvinnurekenda. Til að minnka slysakostnaðinn fóru fyrirtækin að ráða öryggistrúnaðarmenn sem fengu geysi mikla þjálfun enda var starf þeirra mikið í fyrirtækjunum. Tryggingafélag atvinnurekenda borgar alla öryggisþjálfun starfsmanna t.d. fyrir verkstjóra, öryggisfulltrúa og lyftaramenn.

Í Skandinavíu var farin sú leið að skipa öryggistrúnaðarmenn og öryggisverði, einnig að koma á fót öryggisnefnd í fjölmönnum fyrirtækjum.

Hópur manna úr ýmsum áttum kom saman á fund sem haldinn var í vikunni um borð í Sæbjörgu. Þar fór fram athyglisverð umræða um öryggisfulltrúa í skipum og ljóst er að mikil vinna er framundan við að móta og fullkomna öryggisfulltrúastarfið í skipunum.

Það sagði við mig maður áðan að ástæðan fyrir því að lítið er unnið að þessum málum hér á landi er að mannlífið kostar ekkert. Nú er verið að spá í það hér að skipa öryggisfulltrúa í skipum vegna evrópu tilskipana. Samkvæmt samþykkt á Ríóráðstefnunni ber okkur skylda til að sinna þessum málum. Við þurfum að vinna þetta í sameiningu til að geta gert þetta. (Glæra: Hugtakið umhverfi)

Í fyrirtækjum á Íslandi í landi með 10 starfsmenn eða fleiri eru öryggisverðir tilnefndir af atvinnurekandanum og öryggisfulltrúi kosinn af starfsmönnum. Séu 50 starfsmenn eða fleiri hjá fyrirtækinu á að vera starfandi öryggisnefnd með tveimur öryggisvörðum og tveimur öryggistrúnaðarmönnum. Fyrst þegar byrjað var á þessu hér fór vinnan aðeins af stað en kerfið virkaði ekki almennilega fyrr en eftir um 4 ár. Ástæðan var röng hugsun í byrjun þar sem almennt var lítið á atvinnurekendur sem “bófa” sem vildu ekkert gera til að bæta öryggi starfsmanna. Reynsla mín er aftur á móti sú að atvinnurekendur vilja vinna að þessu en það er starfsfólkið sjálft sem hefur verið vandamálið þ.e.a.s. það virðir t.d. ekki öryggisreglur og notar ekki viðeigandi persónuhlífar þó þær séu tiltækar á vinnustaðnum.

Vinnuumhverfið hefur áhrif á líðan starfsmanna. Hægt er að flokka tenginguna í 7 höfuðflokk: Eðlislæg áhrif, vinnuaðstaða, líffræðileg áhrif, lífskjör, ráðningarsamningar, mannleg samskipti og sálrænar starfskröfur. Öll þessi atriði þurfa að vera í lagi til að starfsmanninum líði vel á vinnustaðnum. (Glæra: Vinnuumhverfið – áhrif á líðan)

Við getum ekki einir gert allt í öryggismálunum hjá okkur, heldur verða allir að vinna saman að þessu og það þarf að skipta verkum. Öryggisfulltrúinn sér um að halda þessu saman. Það gengur ekki að verkefnalistinn sé réttur endalaust á milli manna. Einhver þarf að bera formlega ábyrgð á að taka við honum og koma verkefnunum í framkvæmd. Ef eingöngu hluti verkefna á listanum er gerður verður að segja áhöfninni af hverju hin voru ekki gerð. (Glæra: Pappírinn réttur á milli)

Við eigum ekki að einblína hver á annan heldur að allir horfi í sömu átt. (Glæra: Að elska)

Verkefni öryggisfulltrúa er ekki að þjóna öðrum starfsmönnum og gera alla hluti fyrir þá. Það verður að vera samstarf um að halda hlutunum í lagi og að tilkynna réttum aðilum um það sem betur má fara.

Það er vandamál að sjómenn segja okkur ekki mikið, það þarf að fá þá til að ræða saman um öryggismálin. Það eru til margar skráðar sögur af sjónum þar sem næstum

slys hafa orðið og menn verið í bráðri hættu en ekkert verið gert til að koma í veg fyrir að slíkir atburðir endurtaki sig þar sem þetta þótti eðlilegur hluti af sjómenskunni.

Þjóðverjar komu sér upp öryggistrúnaðarmönnum í fyrirtækjum árið 1930. Eftir seinni heimsstyrjöldina tóku þeir til starfa í Skandinavíu. Um 1970 var byrjað á að koma upp öryggistrúnaðarmönnum í álverinu í Straumsvík. Í upphafi var mikil tortryggni gagnvart þessu einkum af hálfu stéttarfélaganna en svo fór þetta að ganga vel. Með góðu samstarfi allra hlutaðeigandi fækkaði slysum mikið á fyrstu 3 árunum. Það er enginn vafi á að það er hægt að fækka öllum slysum. Það sem við þurfum að vinna að er að finna orsakir slysanna. Það þarf að skrá öll atriði sem eru ekki eins og vera ber en leiðinlegt hvað margir eru latir að skrifa niður úti á sjó.

Við sem vinnum að þessum málum getum gert margt en það mikilvægasta er að finna þessa menn sem valda slysum og skemmdum og leiðbeina þeim. Sýnt hefur verið fram á að 20% starfsmanna eru valdir að 80% slysa og tjóna.

Hver og einn verður líka að sinna sjálfur sínum verkum en ekki búast við að aðrir sjái um allt fyrir mann. (Glæra: Strákur á klósettinu að kalla á mömmu)

Sjómenn eru duglegir og þrautseigir en þeir eru alltof kærulausir um líf sitt. Við þurfum að hjálpa þeim til að koma á þessum öryggisfulltrúum í skipum sínum.

Notkun þjónustu- og þjálfunarhandbóka. Gísli Viggósson Siglingastofnun Íslands.

Í erindinu var sagt frá kröfum um þjálfunarhandbók sem á að vera í öllum fiskiskipum sem eru 15 metrar að lengd eða lengri og frá kröfum um skráningu í viðhaldsbók (þjónustuhandbók) og notkun gátlista við eftirlit skipverja með björgunarbúnaði skipsins. Tilgangur með þessum bókum er að bæta þekkingu áhafnar og efla innra eftirlit með búnaði í skipunum

Þjálfunarhandbókin inniheldur m.a. fræðslu og leiðbeiningar um notkun margskonar björgunarbúnaðar í skipum en ætlast er til að handbókin sé aðlöguð að búnaði hvers skips. Fram kom að þjálfunarhandbækur séu til um borð í um 190 fiskiskipum en þær hafa almennt ekki verið aðlagðar að búnaði skipanna.

Þjónustuhandbókin er ætluð til að halda utanum eftirlit með björgunarbúnaði skipsins. Í hana þarf að skrá vikulegt, mánaðarlegt og árlegt eftirlit með búnaðinum. Skoðunar- aðilar munu athuga skráningar í bókina við árlegar búnaðarskoðanir.

Útgerðin þarf að setja sér markmið í öryggismálunum og tryggja að þessar handbækur séu aðlagðar og ávallt réttar. Skipstjórinn þarf að fylgja markmiðunum eftir, viðhafa innra eftirlit, skrá athugasemdir og upplýsa útgerðina um ástand skips og búnaðar. Áhöfnin þarf að taka þátt í innra eftirliti og tilkynna um atriði sem betur mega fara.

Útgerðir og áhafnir skipa þurfa að koma þessum handbókum í gagnið hjá sér. Átak verður gert í fræðslu um innra eftirlit og eigin skoðun og verða útgerðir hvattar til að taka það upp.

Glærur þessa erindis eru á vef Siglingastofnunar.

Úr sal:

Er logbók í skipunum fyrir utanaðkomandi skoðunaraðila til að kvitta fyrir komuna?
Svar: Já.

Hvað eru mörg skip ekki með handbækurnar? Örugglega mikill fjöldi ekki með þær. Fiskiskip lengri en 15 metrar eru um 350 talsins en ekki nema 190 komin með bækurnar. Kröfurnar tóku gildi fyrir skip 24 m og lengri árið 2000 og fyrir 15 m og lengri árið 2004. Gísli: Þetta er bara ekki virkt í skipunum og verum ekki að líta til baka heldur horfum fram á við.

Jón B: Það þarf að aðlaga bækurnar í skipnum.

Reynslan af forvörnum í fiskiskipum. Gunnar Tómasson Þorbjörn Fiskanes hf.

Gunnar sagðist ætla að segja meira frá áhuga á notkun öryggisstjórnunarkerfa en reynslu. Hann rakti þróun mála við mótun slíkra kerfa fyrir fiskiskip. Hugmyndin varð til árið 1997 og byggðist hún á góðri reynslu af notkun Gámes (Greining áhættu á mikilvægum eftirlitsstöðum) kerfa sem skylt er að nota í vinnslunni á frystitogurum útgerðarinnar. Eftir að hafa kynnt málið fyrir samtökum útvegsmanna, samtökum sjómanna og Slysavarnafélaginu sendu þessir aðilar stjórnvöldum samþykkt um að stjórnvöld hafi forgöngu um að unnið verði að gerð öryggisstjórnunarkerfis fyrir fiskiskip. Í framhaldi af því hófu Slysavarnafélagið og Sjávarútvegsstofnun Háskóla Íslands undirbúning að mótun öryggisstjórnunarkerfisins og var verkfræðinemi fenginn til að vinna að verkefninu í samráði við áður nefnda aðila. Verkefnið var fjármagnað af Rannsóknarráði Íslands og samgönguráðuneytinu. Í upphafi var umfang og markmið kerfisins skilgreint og útgerðir og áhafnir fjögurra skipa fengnar til samstarfs við mótun kerfisins.

Forsendur þess að vel takist til að auka öryggi um borð í skipum eru að allir séu ábyrgir, útgerðarmaðurinn, skipstjórinn og öll áhöfnin. Öryggisstjórnunarkerfi virkar ekki fullkomlega nema stjórnendur útgerðar séu með. Í skipum okkar hafa áhafnirnar ákveðið að skilvirkast sé að hafa starfandi öryggisnefndir með fulltrúum af sem flestum svæðum innan skips. Hlutverk öryggisnefndar er margþætt og nauðsynlegt er að hún njóti trausts og stuðnings stjórnenda. Í upphaflegri skilgreiningu á kerfinu var gert ráð fyrir að það yrði tölvuvætt og er það þannig að hluta í dag. Tæknin er orðin þannig í dag að hægt er að senda gögn, s.s. gátlista og verkefnalista, í tölvupósti frá skipunum til útgerðarinnar. Það gerir það að verkum að hægt er að undirbúa betur verkefni áður en skipin koma í land.

Til stuðnings fyrir áhafnir var Slysavarnaskóli sjómanna fenginn til aðstoðar og hafa verið haldin námskeið í öryggisstjórnun fyrir áhafnir.

Það eru mörg atriði sem þarf að huga að í skipunum t.d. eru eftirlitsatriði á gátlistum í frystitogara um 400 talsins. Skipstjórinn ber ábyrgð samkvæmt lögum en það er útilokað fyrir hann einan að hafa eftirlit með öllum þessum atriðum því er mikilvægt að öll áhöfnin taki þátt í þessu starfi. Í skipunum er verkefnum skipt milli skipverja og sumir skipstjórar láta menn draga um gátlista með þeim búnaði sem þeim ber að skoða í upphafi veiðiferðar. Með því fæst að menn eru að skoða svæði sem aðrir bera ábyrgð á og einnig að þannig læra menn betur á skipið sitt.

Útgerðin kannaði í sumar stöðu mála í skipunum og kom þá í ljós að mismunandi væri milli skipa hversu virk kerfin voru. Eingöngu hluti áhafnameðlima voru virkir í starfinu þ.e.a.s. yfirmennirnir enda hafa þeir áhuga á að koma kerfinu í gagnið. Það sama á við um notkun þjálfunar- og þjónustuhandbókanna. Þær eru til um borð í skipunum en eru ekki notaðar eins og vera ber. Við verðum að koma þessu í gagnið.

Í tilefni öryggisviku sjómanna fundaði útgerðin með hverri áhöfn fyrir sig, málin voru rædd og allir hvattir til að vinna að því að kerfin verði virk í skipunum. Árangurinn lét ekki á sér standa og streymdu gátlistar í tölvupósti til útgerðarinnar. Hjá okkur fara gátlistar á 4 aðila í landi. Í fyrstu voru margar athugasemdir um atriði sem þurfti að lagfæra en í næstu veiðiferð á eftir voru athugasemdir fáar enda strax bætt úr hlutunum meðan skip voru í landi. Hér hafa verið sýndar margar myndir af áhöfnum skipanna. Það var gert til að undirstrika að málið snýst um fólk og það snýst ekki bara um sjómanninn einan heldur einnig allan þann fjölda fólks í landi sem að baki hvers sjómanns stendur.

Útgerðin hefur látið gera handbók fyrir starfsmenn salthússins í landi. Þar er að finna öll mikilvæg atriði sem varða starfsmenn og starfsemina þ.m.t öryggi á vinnustaðnum. Hugmyndin er að gera slíka handbók einnig fyrir starfsmenn um borð í skipunum.

Í lokin er bent á varðandi útgáfu fræðsluefnis um öryggismál að það þarf að gera fræðsluefni um hvernig á að gera hlutina rétt.

Glærur þessa erindis eru á vef Siglingastofnunar.

Úr sal:

Spurt var hvort gátlistar væru alltaf notaðir og hvenær eftirlitið færi fram. Gunnar svaraði að það væri misjafnt eftir gátlistum hversu oft eftirlitið væri. Sumt er skoðað í hverri veiðiferð en annað á nokkurra mánaða fresti. Það færi eftir mikilvægi þess sem skoðað er. Eftirlitið þarf að fara fram áður en lagt er af stað í veiðiferðina, þar sem áhöfnin er að hugsa um annað þegar siglt er af stað. Öryggiseftirlit gæti þó orðið forgangsverkefni áhafnar í framtíðinni.

Guðjón fundarstjóri: Ánægjulegt þegar útgerðir taka myndarlega á öryggismálum skipa sinna. Vonandi er Þorbjörn Fiskanes hér að riðja braut sem aðrar útgerðir eiga eftir að feta.

Reynslan af forvörnum í flutningaskipum. Eyþór H. Ólafsson Eimskip

Eyþór sagðist því miður ekki hafa getað fylgst með öllum fyrri erindum og kæmist því ekki beint inn í umræðuna á fundinum. Hann sagðist ekki ætla að fjalla beint um öryggisstjórnunarkerfi Eimskipa heldur meira um forvarnaraðgerðir hjá útgerðinni.

Starfað hefur verið samkvæmt ISM öryggisstjórnunarkerfi frá árinu 1998 og einnig hefur verið unnið markvisst að forvörnum gegn slysum. Frá þessum tíma hefur slysum hjá útgerðinni fækkað um 20-25%. Það sem er í fararbroddi hjá Eimskip er að við viljum ekki sjá slys hjá okkur. Gámaskip geta líka oltið talsvert eins og fiskiskipin og því er nauðsynlegt að skipin séu vel sjóbúin. (mynd af Dettifossi sýnd til staðfestingar á því)

Eyþór sýndi myndband sem tekið var 1998 af vinnutilhögun við lestun gáma í skipum og benti á að svona hafi vinnubrögðin verið á þessum tíma. Á myndinni var maður uppá gámum á hlaupum í hálfu við það að koma fyrir gámaskóm. Að því verki loknu var stokkið af gám niður á þilfar. Að myndinni lokinni voru sýndar nokkrar glærur með eldri og nýrri hönnun á gámalásum. Með notkun hálfsjálfvirkra gámaskóa, sem hægt er að festa í gámana á bryggju áður en þeir eru hífðir um borð í skip, hefur öryggi við þessa vinnu aukist til muna. Eyþór sýndi einnig myndir af keðjum til að hindra fall í lestum. Þessar keðjur reyndust oft vera í lélegu ástandi en núna er skipulegt eftirlit með þessum keðjum og vinnureglur um að endurnýja þær reglulega. Sem dæmi um forvarnaraðgerðir sem gripið hefur verið til hjá félaginu sagði Eyþór frá nokkrum viðvörnumarkerkingum og leiðbeiningum sem sett hafa verið upp í skipunum.

Eyþór sagði í lokin að þessi frásögn hafi verið öðruvísi nálgun til að sýna dæmi um einfaldar lausnir sem geta virkað vel til að bæta öryggi. Við erum með viðamikilið pappírskerfi en aðalatriðið er fræðsla, æfingar og leiðbeiningar.

Glærur þessa erindis eru á vef Siglingastofnunar.

Úr sal:

Spurt var hvort öryggisskór og hjálmar væru notaðir í skipunum. Svar við því var já, er notað í dag.

Spurt var hvort slysum hafi fækkað. Svárið var að alvarlegum slysum hafi fækkað en minni slys eru enn of algeng og hafa þau einnig í för með sér töluverðan kostnað.

Spurt var um hvaða tegund hjálma væri notuð í skipunum. Svarað var að þessir hefðbundnu séu notaðir og er það sennilega spurning um kostnað á hjálmum hverjir verða fyrir valinu. En það er númer eitt að menn noti hjálmana.

Í sal var sagt frá uppblásanlegum hjálmum sem haldast fastir á mönnum við flestar aðstæður.

Spurt var um hvaða þjálfun kranamenn fái. Svarað var að ekki þurfi réttindi og að ekki hafi verið sérstök námskeið en lögð er áhersla á góða þjálfun manna.

Í sal var bent á að í Kanada séu gerðar kröfur um réttindi kranamanna og var því fagnað að námskeið í stjórnun krana eru í boði í dag hjá Sjómannaskólanum.

Eyþór svaraði að betra eftirlit sé með vírum og búnaði í dag og kröfur um notkun hjálma séu virtar af starfsmönnum.

Lokaerindi. Ásbjörn Óttarsson skipstjóri

Ásbjörn tók undir orð Guðjóns fundarstjóra og lýsti ánægju sinn með að ráðstefnan sé haldin í Sjómannaskólanum. Kemur verulega á óvart að nemendur skólans skuli ekki vera á ráðstefnunni og einnig fleiri ónefndir aðilar. Legg til að næst þegar ráðstefna verður haldin að nemendur skólans verði fengnir til að halda erindi.

Ætla að tala um málin frá mínu sjónarhorni. Það hafa mörg góð erindi verið flutt hér í dag og það er verið að vinna helling í öryggismálunum. Gunnar Tómasson er sannanlega frumkvöðull í öryggismálum sjómanna. Það er ekki allt í góðu horfi í mínu skipi og við þurfum að taka okkur á þar. Það er rétt hjá Ágústi um okkur sjómennina, við berum ekki nógu mikla virðingu fyrir lífi okkar. Búnaðinn vantar ekki um borð í skipin og nóg er til af reglum en það vantar að farið sé eftir þeim.

Varðandi viðhorf manna til sjóslysa þá bý ég í sjávarplássi og þar tíðkast “feigum er ekki fórnað” viðhorfið þ.e.a.s. litið er á sjóslys sem eðlilegan hlut tengdan fiskveiðunum. Hermann sagði hér fyrr í dag að það þurfi oft slys til að eitthvað sé gert í málunum. Það er því miður rétt hjá honum því reynslan sýnir að eftir að sjóslys verða verður vakning um öryggismálin.

Hvernig er staðan í dag? Leit að skipum er ekki til lengur, það er farið beint í björgun. Algengast er að nærtækasti bátur komi til aðstoðar en ef það gengur ekki þá er það þyrlan sem bjargar mönnum. Sakna þess að sjá ekki starfsmenn Landhelgisgæslunnar á ráðstefnunni

Hvernig var þetta hér áður fyrr? Stjórnun björgunaraðgerða var ekki í nógu góðu horfi t.d. ef skip þarfnaðist aðstoðar á sjó sá Landhelgisgæslan um stjórnun björgunarinnar en ef það síðan strandaði þá tók sýslumaður við stjórnuninni. Það þurfti að koma til slys til að koma hlutunum í lag.

Það þarf aðra þyrlu og það á að vera sólarhringsvakt. Gæslan vill skip og ekkert nema skip. Við vitum hvernig umferðin er í dag en samt eru þyrlumenn ekki með forgang í umferðinni þegar þeir fara í útkall. Sjúkrabílar hafa forgang og þyrlan er einmitt notuð í sjúkraflutningum.

Hvernig er þetta með Landsamband íslenskra útvegsmanna. Þeir keyptu stórt hafrannsóknarskip en þeir finna ekki fiskinn í sjónum þó að nóg sé til af honum. Það á að nota hafrannsóknarskipin líka sem varðskip, þarf bara að mála þau grá og setja byssu í þau. Skipin geta vel varið miðin og gert rannsóknir um leið. Afhverju er ekki stjórn yfir Landhelgisgæslunni til að fást við forstjórann ef hann skyldi verða til vandræða en sem betur fer er núverandi forstjóri ekki þannig. Má ekki nota björgunarbáta Slysavarnafélagsins Landsbjargar til að fara með menn í báta til skoða þá og mæla möskva og fleira. Hér var smábátaforingi að setja út á stjórnendur krana í skipum. Er eðlilegt að menn þurfi ekki réttindi fyrir ákveðnar vélstærðir í bátum. Svo eru ekki til reglur fyrir alla báta, hver er munurinn á 6 tonna bát og 10 tonna bát.

Að lokum get ég sagt frá því að ég fór nýlega í endurmenntun hjá Slysavarnaskóla sjómanna og hafði mjög gott af því. Það er merkilegt að slysátíðni sé einnig há hjá sjómönnum í landi.

Það er okkar sjómanna að taka á þessu. Öryggismálin eru fyrir okkur sjálfa og við verðum að halda björgunaræfingar. Endurmenntun í öryggisfræðslu á að vera oft en á 5 ára fresti.

Pallborðsumræður

Við pallborðið voru Sævar Gunnarsson, Agnar Erlingsson, Jón Bernóðusson, Gísli Viggósson, Garðar Berg Guðjónsson, Gunnar Tómasson, Guðmundur Ragnarsson, Ásbjörn Óttarsson og Hannes Petersen.

Guðjón Á. Einarsson fundarstjóri sagði að erindi hafi verið fróðleg og að umfjöllunin um sjóveikina hafi komið á óvart. Hann tók undir með Ásbirni um að nærri 80% slysa væru vegna mannlegra mistaka og því væri stærsta öryggisatriðið mennirnir sjálfir. Guðjón bauð gestum að koma með spurningar til fyrirlesara á pallborðinu og síðan munu menn á pallborðinu segja skoðun sína hver fyrir sig. Að því loknu verður opið fyrir almennar umræður.

Úr sal (Einar Örn Jónsson): Vil segja að fræðsluefni sem gert hefur verið á vegum áætlunar um öryggi sjófarenda er gott. Spurning til Hannesar: Er tenging við sjóveiki og heilsufar manna og hefur verið gerð könnun á því? Svar: Sú tenging hefur ekki verið staðfest en ef maður finnur ekki til sjóveiki þá er eitthvað að viðkomandi. Nefni dæmi um hóp fólks sem ferðaðist með skipi, hluti þeirra var heyrnalaus og voru þau sú einu sem ekki fundu fyrir sjóveiki í ferðinni. Spurning: Heilsuveilir eiga erfðar með að höndla þetta heldur en þeir sem eru fit? Svar: Það er ekki hægt að staðhæfa um það og ekki verið gerð könnun á því.

Úr sal (Guðjón Ármann Eyjólfsson): Þakka fyrir lærdómsrik erindi á ráðstefnunni. Það er ánægjulegt að ráðstefnan skuli haldin í Sjómannaskólanum og að allir sem vinna að öryggismálunum skuli koma hér saman. Til Ásbjörns: Er ekki sammála því að þyrlla komi í stað varðskips. Við þurfum að eiga góð skip t.d. eins og danir sem hafa stór skip með þyrllu. Það er nauðsynlegt að hafa varðskip á miðunum en er sammála Ásbirni varðandi hafrannsóknarskipin þau er hægt að nota einnig við eftirlit og upplagt væri að nota þau sem skóla fyrir þjálfun skipstjórnarmanna. Dæmi er um þannig fyrirkomulag hjá öðrum þjóðum. Það er ekkert sem kemur í stað vel þjálfðra sjómanna einkum skipstjórnarmanna.

Pallborð (Sævar Gunnarsson): Er ánægður með gagnlegan dag. Erindi Hannesar kom á óvart og að könnun sýni að 10% sjómanna hafi ekki orðið sjóveikir. Það er okkur til vansa að hafa ekki komið á öryggisfulltrúum 6 árum eftir gildistöku reglugerðar sem kveður á um að það eigi að gera. Ég var í umræðuhóp sem ræddi þessi mál á málstofu í Sæbjörgu s.l. miðvikudag. Það er mín skoðun að vel athuguðu máli að við eigum að fara á fullu í þetta verkefni en veit að það tekur tíma þar til hlutirnir eru að fullu komnir í gagnið. Varðandi tækjabúnað Gæslunnar. Hvað eigum við lengi að halda í einn Fokker þar sem ljóst er að leit er orðin þýðingarminni en áður í björgunar- aðgerðum. Það á að selja Fokkerinn og kaupa öflugri þyrllu.

Pallborð (Agnar Erlingsson): Þakka fyrir mörg fróðleg erindi sérstaklega um sjóveikina. Kom hingað í boði Siglingastofnunar sem fulltrúi skipahönnuða. Það helsta sem ég vildi segja hér kom fram í erindi Jóns Bernóðussonar um skiparannsóknir og óþarfi að endurtaka það. Sem hönnður lýsi ég yfir ánægju með reglugerð nr. 122/2004 um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metra að lengd eða lengri. Reglugerðin er til bóta fyrir hönnuði skipa og breytir miklu fyrir okkur þar sem tekið er á öllum atriðum við smíði skips og kröfurnar eru skýrar. Í erindum allra fyrirlesara kom fram að slysin eru af mannlegum völdum en ekki vegna hönnunargalla. Menn þurfa að kunna á búnaðinn og fræða þarf þá um afhverju hlutirnir verði að vera svona

en ekki öðruvísi, svo sem varðandi lokun vatnshétttra rýma í skipum. Agnar sagði að hann hefði viljað sjá fleiri nemendur Sjómannaskólans í fundarsal.

Pallborð (Jón Bernóðsson): Er ánægður með ráðstefnuna og efnisvalið þ.e.a.s. forvarnir auka öryggi. Flest slys verða vegna manlegra þátta og því þarf að leggja áherslu á fræðslu og mennina sjálfa. Reglugerðir leysa ekki málin. Innra eftirlit með öryggisatriðum skips er árangursríkari en að treysta á ytra eftirlitið en það verður samt að vera í einhverjum mæli. Í áætlun um öryggi sjófarenda er lögð áhersla á fræðslu fyrir sjófarendur og að viðhaft sé innra eftirlit með öryggisþáttum. Þar verður stuðlað að útgáfu ýmiss fræðsluefnis og að ýmis námskeið séu í boði fyrir sjómenn s.s. í hífingum. Áhafnir og útgerðir verða að taka meiri þátt í öryggismálunum. Reglur um vinnu á sjó eiga að vera þær sömu og gilda í landi varðandi notkun búnaðar.

Pallborð (Gísli Viggósson): Það hefði verið ánægjulegt að sjá fleiri nemendur Sjómannaskólans með okkur í dag. Í áætlun um öryggi sjófarenda 2005-2008 eru fyrirhuguð mörg verkefni í tengslum við öryggismálin og nefndi Gísli nokkur dæmi um þau. Siglingastofnun hefur áhuga á að tengja rannsókn sína á hreyfingum skipa við rannsókn Hannesar á sjóveikinni og hugsanlega verður komið á samstarfi þeirra að frekari rannsóknum. Rætt hefur verið um að gefa út fræðslubækling fyrir sjómenn um málið.

Guðjón benti á að Hannes hefði í erindi sínu verið það vel að sér í stöðugleikamálum mannlíkamans að kannski ætti að láta lækna sjá um stöðugleikaútreikninga fyrir skipin.

Pallborð (Garðar Berg Guðjónsson): Erindi á ráðstefnunni fjölluð að mestu um öryggismál stærri skipa. Við smábátasjómennirnir höfum aðra sýn á öryggismálin en þeir sem eru á stærri skipunum. Fyrir okkur skiptir viðbragðstími björgunaraðila miklu máli þá á ég við bæði áhöfn þyrlunnar og áhafnir björgunarskipa. Nauðsynlegt er fyrir okkur að veðurspár séu góðar allan sólarhringinn. Okkur er það hugleikið og eru góðar veðurspár aðal öryggisþáttur smábátasjómannsins. Öryggisbúnaður í smábátum er nægur en það mætti vera meiri fræðsla um fyrirbyggjandi aðgerðir.

Pallborð (Guðmundur Ragnarsson): Er ánægður með erindið um sjóveikina. Það vantar ekki fleiri reglugerðir. Hugmyndir sem ræddar eru um úrlausnir í öryggismálum s.s. örggisstjórnunarkerfi eru oft áhugaverðar en það vantar að fá þetta til að virka í skipunum. Það þarf að nýta þær upplýsingar sem eru fyrir hendi og virkja áhöfnina til að vinna að þessu. Það er viðhaft fyrirbyggjandi viðhald í vélarúmum skipa í dag. Þar eru notuð kerfi til að halda utan um hlutina og þau virka þegar þau eru komin í gang. Peningar skipta miklu máli og bendi ég á dæmið um fyrirkomulagið í Þýskalandi. Ástandið í dag er vegna þess að slysin kosta útgerðina lítið. Það er hægt að vinna skipulega að öryggismálum hvers skips og ljóst að kerfi fyrir fyrirbyggjandi viðhald geta virkað.

Pallborð (Gunnar Tómasson): Það hefur oft verið rætt um rannsóknarnefnd sjóslysa á fyrri öryggismálaráðstefnum en það er ekki gert núna vegna þess að starfsemi nefndarinnar er komin í lag. Opnun nýs vefs rannsóknarnefndar sjóslysa er fagnaðar efni, þar er að finna gagnlegar upplýsingar um slys og orsakir þeirra sem útgerðir og sjómenn geta nýtt sér þegar unnið er að forvörnum gegn slysum í skipunum. Varðandi menntun sjómanna þá höfum við enga grunnmenntun fyrir háseta. Slíkri menntun þarf að koma á hér á landi og getum við sótt fyrirmyndir til dana og norðmanna.

Menntakerfið þarf að taka öryggismálin inn í skólastarfið á öllum stigum þess og byrja í grunnskólunum að taka fyrir slysavarnir almennt, þetta gæti verið sambærilegt lífsleiknikennslunni. Koma þarf á samkeppni um hönnun nýs öryggisbúnaðar í skipum t.d. búnað til að auka öryggi við lúgur, víra og hlera. Það má ýta undir hugvitsmennina í þjóðfélaginu til að koma að þessum málum.

Pallborð (Ásbjörn Óttarsson): Varðandi skýrslur rannsóknarnefndar sjóslysa er ennþá gamla fyrirkomulagið að snapa þarf fjármagn fyrir útgáfu þeirra. Árið 2002 byrjar rannsóknarnefnd sjóslysa að rannsaka björgunarpáttinn í sjóslysunum og er það afar mikilvægt. Sú vinna hefur þegar skilað árangri í björgunarmálunum. Fyrir okkur sjómennina skiptir viðbragðstími björgunaraðila miklu máli þar sem 10 mínútna seinkun getur skilið á milli lífs og dauða. Það er óviðunandi að þyrluáhöfn Gæslunnar hafi ekki forgang í umferðinni þegar þeir fara í útkall. Það hefur margt gott verið gert í öryggismálum sjómanna en sjómenn þurfa að hugsa sinn gang og breyta viðhorfi sínu til eigin öryggis. Bendi í þessu sambandi á orð Ágústars um hversu litla virðingu sjómenn bera fyrir lífi sínu. Það þarf aðra björgunarþyrlu hér við land en er sammála því að það þurfi einnig að vera varðskip. Þetta er spurning um forgangsröðun og er hún oft á tíðum æði undarleg í þjóðfélaginu. Við eru oft á veiðum nærri landi og ef eitthvað gerist þá geta skipin rekið hratt í land. Þá skiptir tíminn miklu máli og oft er það eina leiðin til að bjarga mönnum frá borði að nota þyrlu. Mæting ráðamann á fundi um öryggismál sjómanna er dapurleg. Þó hefur Sturla Böðvarsson samgönguráðherra staðið sig afskaplega vel í öryggismálunum t.d. í tengslum við skotgálgana, rannsóknarnefnd sjóslysa, áætlun um öryggi sjófarenda og öryggisvikuna. En er á móti einkavæðingu skipaskoðunarinnar. Hvar eru fulltrúar útgerðarmanna? Ekki eru þeir við samningsborðið núna því fulltrúar sjómanna eru hér á fundinum. Við þurfum að fá meira fjármagn í öryggismálin. Hvernig förum við að því?

Pallborð (Hannes Petersen): Læknar og aðrir í heilbrigðisgeiranum eru alltaf að vinna að sínum öryggismálum. Mikið er unnið að öryggismálum í fluginu og hefur flugið náð lengst í þeim. Þar hefur líka verið sett markmiðið “engin flugslys”. Það þarf að hafa markmið um öryggi sjómanna. Ekki horfa í fortíðina og finna sökudólga, heldur verðum við að treysta hvorum öðrum og að hver og einni vinni sitt verk. Koma þarf á gagnabanka um næstum slys og vinna markvisst við að eyða þeim. Þekki vel mikilvægi þyrla og varðskipa í öryggismálum sjómanna. Umræða um málin er mikilvæg og eru orð til alls fyrst.

Úr sal (Unnur Sverrisdóttir): Spurning til Hannesar um hvort rannsóknin á sjóveikinni sé enn í gangi. Svar: Er með margt á teikniborðinu en vegna tímaskorts hefur ekki verið unnið mikið í þessum rannsóknum.

Úr sal (Jón B. Stefánsson skólameistari): Margir á ráðstefnunni hafa lýst ánægju með að hún skuli vera í Sjómannaskólanum. Ykkur er velkomið að koma sem allra oftast hingað með svona ráðstefnu. Ástæða þess að fáir nemendur skólans eru hérna er einkum að skólastarf er í fullum gangi. Að gefa frí í skólanum er ekki góður kostur þar sem reynslan sýnir að 10% nemenda hefði mætt en 90% farið heim. Einnig ef margir nemendur hefðu mætt þá væri ekki pláss fyrir aðra ráðstefnugesti. Í skólanum eru haldnir fundir nemenda klukkan rúmlega ellefu á fimmtudögum og mæta yfirleitt á þá 15-20 nemendur. Það er vel þegið ef einhver hérna vill halda erindi á þeim fundum.

Úr sal (Björn): Hvað gera notendur upplýsinganna við þær? Gátlistar eru gagnlausir ef þeim er stungið niður í skúffu og ekkert meira gert við þá. Það er menningarlegt atriði hvernig menn hegða sér við störfín eins og sást í myndinni af lestun gámaskipsins. Opna þarf augu fyrir þessu og menn þurfa að snúa sér að uppeldishlutverkinu.

Úr sal (Ólafur Briem): Skipstjórinn ber ábyrgðina samkvæmt lögum og Siglingastofnun hefur með haffærisvottorðin að gera. Skipstjórinn horfir á haffæris skirteinið og telur að allt sé í lagi í skipinu. Nú fer skoðun allra skipa eftir ákveðnum skoðunarhring. Er gerð krafa um að skipstjórinn hafi skoðanir oftár í eldri skipum en nýjum?

Pallborð (Jón Bernóðusson): Skipstjórinn ber ábyrgð á ástandi skipsins. Skoðunarhringurinn er til kominn vegna Evrópu krafna. Reglur sem giltu einkum um ný skip voru látnar gilda einnig um eldri skipin en þau skip sem uppfylltu eldri reglurnar þurfa ekki að uppfylla allar kröfur nýju reglnanna nema umfangsmiklar breytingar verði gerðar á skipunum. Þ.e.a.s. það þarf ekki að skoða gömul skip oftár en ný skip.

Úr sal (Guðmundur): Varðandi skip sem sökkva og stöðugleikann. Stöðugleikinn getur verið í lagi þegar skip er hallaprófað í höfn en ef of miklu er hlaðið í skipið eftir það t.d. veiðarfærum, þá er stöðugleikinn ekki lengur í lagi. Mennirnir um borð eiga að sjá um að þetta sé í lagi.

Úr sal (Þórarinn): Í umræðuna vantar að fjalla um mannlegu hliðina. Hvað er eðlileg hvíld hjá fólki?

Pallborð (Hannes Petersen): Ég veit ekkert um þessa svefnrannsókn sem gerð var í fiskiskipum. Varðandi hvíld vitum við að hún er mikilvæg mönnum til að viðhalda fullri starfsorku og að athyglin sé í lagi við störfín. Mörg atriði geta haft áhrif á hversu vel fólk hvílist. Kæfisvefn t.d. kemur í veg fyrir það og vaktavinna getur valdið óreglulegri hvíld. Í skipum er hávaði, titringur og veltingur þannig að ætla má að svefn sjómanna sé að einhverju leyti skertur. Sjómenn geta ekki haft áhrif á alla þessa þætti en þeir geta haft áhrif á eigin líkamsþyngd.

Úr sal (Hilmar Snorrason): Skráning næstum slysa er mikilvæg í öllum skipum. Á nýjum vef rannsóknarnefndar sjóslysa verður einnig hægt að skrá þau. Bendi á að frá deginum í dag 1. október eiga að vera gúmmíbátar í öllum fiskiskipum þannig að dagurinn er að því leyti merkilegur. Öryggisstjórnunarkerfi samkvæmt ISM kóða eru tekin upp í kaupskipum vegna alþjóðakrafna en Þorbjörn Fiskanes hf. hefur ákveðið að taka upp öryggisstjórnunarkerfi í fiskiskipum sínum. Spyr Gunnar hvort eitthvað hafi breyst við að taka upp þessi kerfi.

Pallborð (Gunnar Tómasson): Við eru ekki búnir að vinna lengi eftir þeim og þori ekki að fullyrða um árangurinn. Slysum hefur fækkað og einnig veikindum í skipunum. Get nefnt dæmi um þegar slys varð í einu skipanna þá voru viðbrögð allrar áhafnarinnar rétt og fúmlaus þar sem þeir þekktu skipið og búnaðinn um borð.

Úr sal (Guðjón): Af hverju sjást íslenskir skoðunarmenn ekki í kaupskipunum hér en þegar verið er t.d. í Rotterdam eru þeir alltaf um borð. Þeir taka áhöfnina fyrir og spurja hana út úr hlutunum.

Úr sal (Hermann Guðjónsson): Siglingastofnum skoðar erlend skip sem koma í hafnir hér á landi. Þeir fara í 25% skipanna og öll skipin fá ákveðinn stuðul sem skráður er í gagnabanka. Ef stuðull skips er mjög hár þá er skipið frekar skoðað. Það hefur oft komið fyrir að skip séu stoppuð í höfnum hér á landi.

Pallborð (Jón Bernóðusson): Það er ekki mjög mikill áhugi á að taka þátt í umræðum um öryggismál sjómanna og áhugi fjölmiðla er lítill á þeim. Það virðist vera lítill áhugamanna hópur sem vinnur að þessum málum og lætur til sína taka. Siglingastofnun mun halda áfram að vinna að bættu öryggi sjófarenda og verkefni er næg. Meðal þeirra eru margar mikilvægar rannsóknir sem þarf að gera.

Úr sal (Ingimundur sjómaður): Varðandi búnaðarskoðunina. Er nauðsynlegt að allir þessir skoðunaraðilar í landi verði að skoða búnaðinn um borð í skipunum. Getu sjómennirnir ekki skoðað þessa hluti sjálfir t.d. handslökkvitækin. Ef þeir sjá um það sjálfir þá þekkja þeir búnaðinn betur ef þeir þurfa að nota hann. Ég hef t.d. aldrei séð gúmmibát blásinn upp. Það á að treysta mönnunum til þess að gera þetta og þeir eru þá ábyrgir fyrir ástandi búnaðarins. Nauðsynlegt er að skoða búnaðinn reglulega.

Pallborð (Agnar Erlingsson) Það er margt sem sjómenn geta sjálfir séð um að skoða í skipum sínum en gúmmibáta verður að skoða af sérhæfðum aðilum.

Úr sal (Guðjón Á. Eyjólfsson): Hér áður fyrr var það algengt í Vestmannaeyjum að áhafnir fengu að vera viðstaddir þegar gúmmibátar úr þeirra skipi voru skoðaðir á skoðunarstofunni í Eyjum.

Ráðstefnuslit

Guðjón Á. Einarsson sagði að það væri stórkostlegt að heyra hvernig tekist hafi að fækka slysum hjá ÍSAL þegar þeir tóku upp öryggisfulltrúakerfi og slysaskráningu á sínum tíma. Það er óviðunandi hvað tryggingafélögin hér á landi koma lítið að öryggismálum sjómanna. Ástæðan er að kostnaður þeirra vegna sjóslysa er lítill þar sem þau geta velt honum yfir í iðngjöldin og einnig eru þau endurtryggð fyrir stærstum hluta tjónanna. Þessi ráðstefna var mjög góð en það sem skiptir máli núna er hvaða aðgerðir verða í framhaldi hennar. Að lokum þakkaði Guðjón fyrirlesurum og gestum fyrir komuna.

Unnur Sverrisdóttir átti síðustu orðin á ráðstefnunni og lýsti ánægju sinni með að þráðurinn hafi verið í samræmi við þema öryggisviku sjómanna þ.e.a.s. forvarnir í skipum. Nú verða brettar upp ermarnar og hafist handa við að vinna að næstu verkefnum í öryggismálum sjómanna. Unnur þakkaði Jóni Bernóðussyni og Gísla Viggóssyni sérstaklega fyrir að standa að undirbúningi þessa dags.

Ráðstefnunni var slitið kl. 16:50 og eftir það var gestum boðið uppá léttar veitingar.