

Málfundir um öryggismál sjómanna

Ólafsvík

Fundur haldinn 15. apríl kl. 20:00 í félagsheimilinu Klifi. Fundarstjóri var Ásbjörn Óttarsson sjómaður.

Staðkunnugur einstaklingur:
Pétur Pétursson skipstjóri.

Umræður

Björgunartæki Landhelgisgæslunnar

Meðal fundarmanna voru margir sem lögðu mikla áherslu á að þylusveit Landhelgisgæslunnar verði efld til muna. Fram kom athugasemd um að þörf sé á góðu varðskipi en ekki herskipi og að a.m.k. þrjár þylusveitir ættu að vera staðsettar víða um land. Fundarstjóri óskaði eftir að fundargestir gerðu upp við sig hvort þeir settu varðskip eða nýja þylu í forgang. Með handauppréttingu var ný þylu kosin með afgerandi meirihluta. Fundarstjóri sagði að greinilegt væri að allir vilja aðra þylu og að bíða ætti með varðskipið en ekki hafna því. Fram kom að hægt væri að fjármagna hvort tveggja ef vilji stjórnvalda væri fyrir hendi.

Björgunarmál almennt

Slysið við Svörtuloft var ofarlega í huga fundarresta og voru talsverðar umræður um björgunarþáttinn. Margt þykir ekki hafa gengið eins og skyldi. Fram kom að þörf væri á að gera veg eða slóða að Svörtuloftum en einhver mótstaða væri gegn því. Lagt var til að björgunarsveitamenn berjist fyrir því að slóðinn verði gerður í sátt við hagsmunaaðila á staðnum. Fram kom að skýrsla um slysið við Svörtuloft væri komin á netið og eftir rannsókn á björgunarþættinum hafa komið fram margar mikilvægar upplýsingar til að vinna eftir.

Rætt var um galla þess að tvö ráðuneyti komi að björgunarmálunum og voru ýmsir aðilar sammála um að endurskoða þurfi stjórnsýsluna.

Menntun og þjálfun sjómanna

Spurningar komu um hvort Sæbjörgin komi aftur með námskeið á staði út á landi. Fram kom að áfram verði farið með endurmenntunarnámskeið um landið og voru sjómenn hvattir til að mæta á þau.

Umræða var um fjölda reykköfunartækja í skipum og reykköfunarkennslu í Slysavarnaskólanum. Fram kom að það þurfi 2 reykkafara til að tryggja öryggi við reykköfun og í skólanum er kennt að menn eigi ekki að fara í reykköfun einir.

Búnaður skipa

Umræða var um slyshættu á togveiðum þegar trollið festist á minni togbátum þar sem blakkir eru staðsettar of hátt á skipinu. Það er staðreynd að í mörgum skipum eru gálgar of háir og er það áhyggjuefni t.d. þegar beygt er við tog að stöðugleiki skipsins sé ekki nægur og hætta sé á að skipinu hvolfi. Bent var á tæknilega útfærslu þar sem mögulegt er að hækka og lækka blakkir eftir aðstæðum. Þetta atriði þarf að takast til skoðunar hjá stjórnvöldum.

Umræða var um tölvustýrðar vélar í bátum. Bent var á að útbúnaður á bátum/trillum væri orðinn þannig að ef tölvukerfi bilar þá er ekki hægt að gangsetja vélina. Útbúnaður þarf að vera þannig að hægt sé að gangsetja vélar utan tölvustýringar.

Fram kom að sumir hafa látið koma á breytingum á vélum þannig að þær ganga hægagang utan tölvustýringar. Fram kom að Siglingastofnun muni skoða þetta mál niður í kjölinn.

Umræða var um útbúnað akkera. Gagnrýnt var að leyft sé að hafa vír í stað hluta af keðju í akkerum og með ólíkindum að nýtt skip um 300 tonn að stærð skuli hafa slíkan akkerisbúnað. Einnig var eftirlit með akkerisbúnaði gagnrýnt, dæmi voru um að búnaðurinn hafi ekki virkað þegar á reyndi. Tekið var undir að ábendingin um víra í akkerum væri réttmæt. Fram kom að þetta hafi verið tekið fyrir í siglingaráði og að nýjar kröfur verða settar.

Umræða var um fjölda reykköfunartækja í skipum. Gagnrýnt var að stjórnvöld geri eingöngu kröfu um eitt tæki í mörgum skipum þegar ljóst er að mikil áhætta sé fólgin í því að reykkafa einn.

Spurning kom fram um afhverju kröfur væru eingöngu gerðar um línubyssur í skipum sem eru 15 m eða lengri. Fram kom að þetta mál verði tekið til umfjöllunar hjá Siglingastofnun þ.e. skoðað verði hvort skylda eigi línubyssur í minni skipum.

Umræða var um björgunarbáta í skemmtibátum og smábátum á fiskveiðum. Fram kom að á fundum siglingaráðs hafi verið rætt um hvort skylda eigi þessa báta til að hafa gúmmíbjörgunarbáta. Einnig kom fram að Landssamband smábátaeigenda hafi fjallað um málið. Ljóst er að málið snýst einkum um kostnað eigenda viðkomandi báta við að fjárfesta í björgunarbátum. Samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun um sókn smábáta eru um 60-70 smábátar á fiskveiðum að sumarlagi þar sem ekki er krafist gúmmíbjörgunarbáta.

Umræða var um stærðir og þökkun björgunarbúninga. Bent var á að plast utan um björgunarbúninga væri of sterkt og mjög erfitt væri að ná því utan af búningunum. Einnig var vakin athygli á vandamálum sem komið hafa upp á neyðarstundu varðandi stærðir og merkingar björgunarbúninganna. Fram kom að þessi atriði hafi verið tekin fyrir hjá siglingaráði og var Siglingastofnun falið að skoða málið. Einnig þyrfti að skoða pakkningar/plast utan um annan neyðarbúnað.

Fram kom að búið sé að færa búninga í eina stærð og litamerkja þá, einnig að yfirstærðir eru litamerktar. Ráðlagt var að ef mjög stórir menn vinna í skipi þá þurfi að athuga hvort viðkomandi skipverjar geti klæðst búningunum.

Bent var á að það vanti leiðbeiningar um litamerkingar búninga um borð í skipunum. Umræða var um sjóbúnað báta og hleðslu þeirra. Algengt er að brotalöm sé á þessu og bátar séu illa sjóbúnir og ofhlaðnir. Fram kom að rannsóknarnefnd sjóslysa hefur oft gert athugasemdir um þetta í skýrslum sínum og var bent á dæmi um atvik þar sem bátur hékk á floti við bryggju með aðstoð löndunarkrana. Það er kominn tími til að taka þessi mál föstum tókum.

Upp kom sú spurning hvort bátar sem ekki eru með gúmmíbjörgunarbáta og/eða fara það langt út að STK-kerfið virkar ekki lengur hjá þeim hafi ekki með því fyrirgert hæfæri sínu, þ.e. er hæfæris skírteinið ennþá í gildi? [HÉR VANTAR SKÝRT SVAR.](#)

Annað

Sturla Böðvarsson samgönguráðherra var gestur á fundinum og óskaði eftir að ávarpa fundinn. Hann þakkaði fyrir mjög fróðlegan fund og var ánægður með góða mætingu á fundinn. Í ávarpi Sturlu kom fram að hér áður fyrr hafi hann verið áhorfandi og fylgst með þróun öryggismálanna úr fjarlægð en þegar hann hóf störf í samgönguráðuneytinu beitti hann sér fyrir ýmsum þörfum verkefnum. Sturla minntist á nokkur atriði sem hann taldi vera mikilvæg svo sem að samgönguráðuneytið hafi gott samstarf við Slysavarnafélagið Landsbjörg og að gerðir séu þjónustusamningar til

lengri tíma við félagið, hann setti af stað vinnu við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda og hvatti menn til að kynna sér skýrslur um framkvæmd langtímaáætlunarinnar og fram kom að gerðar voru ráðstafanir þannig að fjármunir séu tryggðir með því að hafa langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda inni í samgönguáætlun.

Einnig kom Sturla inn á málefni rannsóknarnefndar sjóslysa. Hann sagði að starfsemi hennar sé mikilvæg og ljóst var að skapa þyrfti nefndinni viðunandi starfsgrundvöll. Því voru sett ný lög um nefndina.

Í tengslum við Svanborgarslysið óskaði ráðherra eftir að björgunarmálin séu rannsökuð. Samþykkt var á Alþingi breyting á lögum þar sem skylt er að rannsaka björgunarþáttinn og að ráðherra geti óskað endurupptöku mála ef ný gögn koma fram. Í lok ávarpsins sagði Sturla að góður árangur hafi verið af starfi Slysavarnaskóla sjómanna og Slysavarnafélagsins Landsbjargar.