

**Sp.**

**156. Skýrsla**

**[146. mál]**

Samgönguráðherra um störf öryggismálanefndar sjómanna.

(Lögð fyrir Alþingi á 109. löggjafarþingi 1986.)

Hinn 10. október s.l. skilaði öryggismálanefnd sjómanna samgönguráðherra skýrslu um störf nefndarinnar. Þykir rétt að skýrslan verði lögð fyrir Alþingi svo að umræður um störf nefndarinnar og tillögur geti farið fram með formlegum hætti. Þess vegna er skýrslan, ásamt fylgiskjölum, birt í heild sinni hér.

### SKÝRSLA ÖRYGGISMÁLANEFNDAR SJÓMANNA

Hinn 30. mars 1984 skipaði Matthías Bjarnason samgönguráðherra nefnd nýu alþingismanna til að gera tillögu um öryggismál sjómanna.

Í skipunarbréfi ráðherra segir svo: „Nefndin skal fjalla um alla þætti öryggismála skipa og áhafna þeirra, þar með talin menntun og þjálfun áhafna. Nefndin skal jafnframt gera tillögur um nauðsynlegar úrbætur í öryggismálum sjómanna og tillögur um fjármögnun slíkra aðgerða.

Hún skal í störfum sínum hafa náið samstarf við Siglingamálastofnun ríkisins, rannsóknarnefnd sjóslysa, Slysavarnafélag Íslands, Landhelgisgæslu Íslands og samtök sjómanna og útgerðarmanna. Nefndin skal hafa lokið störfum eigi síðar en í árslok 1985, en æskilegt væri, að áfangaskýrsla lægi fyrir eigi síðar en í október 1984.“

Ráðherra skipaði eftirtalda alþingismenn í nefndina: Árna Johnsen, Valdimar Indriðason, Stefán Guðmundsson, Ólaf P. Þórðarson, Svavar Gestsson, Karvel Pálmason, Kolbrúna Jónsdóttur, Guðrúnu Agnarsdóttur og Pétur Sigurðsson og var hann skipaður formaður nefndarinnar.

Nefndin afhenti ráðherra áfangaskýrslu 31. október 1984 ásamt tillögum sem vörðuðu brýnustu úrbætur í öryggis- og menntamálum sjómanna.

Tillögurnar fara hér á eftir í heild:

#### **Tillögur öryggismálanefndar sjómanna til samgönguráðherra í október 1984.**

1. Þegar verði hafist handa um endurskoðun laga um Siglingamálastofnun ríkisins. Öryggismálanefnd er reiðubúin að gera tillögur að breyttum lögum um Siglingamálastofnun fyrir þingbyrjun haustið 1985.
2. Undanþágur til skipstjórnar- og vélstjórnarstarfa má veita tímabundið, enda ætli viðkomandi einstaklingur að leita sér frekari menntunar í greininni.
3. Þegar á þessum vetri verði komið á fót námskeiðum sem haldin verða í helstu verstöðvum landsins. Að því skal stefnt að viðurkenning frá slíkum námskeiðum verði skylda til að fá lögskráningu á skip. Þar verði kenndar öryggis-, bruna- og slysavarnir, reykköfun, auk notkunar björgunarbáta og almenn sjókennsla. Sérhæfð námskeið fyrir áhafnir verslunar- og farþegaskipa verði haldin í Reykjavík.

4. Í samráði við Tryggingastofnun ríkisins verði hannað eyðublað sem skipstjóri fyllir út ef slys eða áverkar verða á mönnum í skipi hans. Skal eyðublað sent strax og í land er komið til umboðsskrifstofu Tryggingastofnunar á staðnum, viðkomandi útgerðar og launþegasamtaka hins slasaða.
5. Strandarstöðvar, sem Tilkynningaskyldan og skip skipta við, verði styrktar og efldar og alltaf opnar sjómönnum vegna nauðsynlegs sambands við fjölskyldur sínar. Fjölgað verði skyldutilkynningum skipa til Tilkynningaskyldu og sektarákvæði tekin upp vegna þeirra sem trassa skylduna. Jafnframt verði bjöllutæki (selcall-tæki) sett í hvert skip með talstöð og allir íslenskir bátar skyldaðir til að hafa VHS-talstöð um borð.
6. Stöðugleiki allra eldri skipa verði mældur, svo og þeirra nýrri, hafi umtalsverðar breytingar verið gerðar á þeim á byggingartímanum eða síðar. Prófanir skal gera á þyngd veiðarfærabúnaðar og settar reglur um frágang afla í lest og á þilfari svo sem um skelfisk og afla sem landað er daglega.
7. Ákvæði um ábyrgð skipasmíðastöðva, vélsmiðja og eigenda skipa vegna breytinga á skipum og skil á teikningum og stöðugleikaútreikningi til Siglingamálastofnunar vegna þessa verði hert.
8. Rannsóknir sjóslysa — sjópróf — verði færðar í nútímalegt horf, sbr. rannsóknir umferðar- og flugslysa.
9. Lokið verði við endurskoðun laga um Landhelgisgæslu ríkisins á næstu vikum. Í nýrri löggjöf verði Landhelgisgæslunni heimilað að skyndiskoða skip á höfnum inni sem úti á sjó. Ef um alvarlegt brot á búnaðarreglum er að ræða er Landhelgisgæslunni heimilt að láta kyrrsetja skip í höfn þar til bót hefur verið ráðin á.
10. Stuðlað verði að því að útgerðarmenn og sjómenn geri samning um lágmarkshvöld á fiski- og farskipum. Í kjölfar þess verði sett lög um lágmarkshvöld á skipum.
11. Öryggismálanefnd sjómanna leggur til að björgunarnetið „Markús“ verði þegar fyrirskipað um borð í öllum íslenskum skipum og komi til viðbótar öðrum öryggisbúnaði. Skylt verði að nota sjálflysandi merkingar á allan hlífðarfátnað sjómanna og lögleidd verði björgunar- eða flotvesti með hífingarhönkum. Björgunarvestið verði einnig útbúið ljósum. Skylt verði að búa öll skip reykköfunarbúnaði þar sem því verður við komið.
12. Strax verði samþykktur sá hluti alþjóðasamþykktar frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu sem ekki hefur þegar verið staðfestur hér á landi. Sérstaklega er bent á 3. kafla þessarar samþykktar sem fjallar um bjargtæki farm- og farþegaskipa. Þar er m.a. fjallað um yfirbyggða björgunarbáta og björgunargalla allrar áhafnar þeirra bjargbáta sem ekki eru yfirbyggðir.
13. Fyrir forgöngu samgöngu- og sjávarútvegsráðuneytis verði komið á fót sérstökum lána- og styrktarsjóði fyrir nemendur sem ætla að helga starf sitt sjósókn og siglingum.
14. Staðið verði við þá kröfu siglingamálastjóra frá því í ágúst s.l. að skipt verði um og fenginn viðurkenndur gormur í losunarbúnað þar sem sleppt er sjálfvirkt með krafti gorms, en sá frestur sem gefinn var er útrunninn. Allur sleppibúnaður gúmmíbjörgunarbáta á skipum verði skoðaður ítarlega fyrir áramót. Öll þilfarsskip verði skylduð til að hafa sjálfvirkan sleppibúnað. Öryggismálanefnd sjómanna telur að strax skuli allur sjálfvirkur sleppibúnaður gúmmíbjörgunarbáta tekinn til ítarlegrar og hlutlausrar prófunar af tæknideild Fiskifélags Íslands. Prófa skal getu og kraft þess sjálfvirka búnaðar sem Siglingamálastofnun hefur viðurkennt til þessa. Skal m.a. prófað við aðstæður þegar allur búnaðurinn er undir 10–12 cm þykku íslagi og við 60 gráðu halla þegar sleppibúnaðurinn er staðsettur á þaki stýrishúss.

15. Nefndin er sammála um að leggja til við ráðuneytið að það beiti sér fyrir viðtækri áróðursherferð þegar á þessu hausti fyrir öryggismálum sjómanna. Skal þetta gert í samráði við Slysavarnafélag Íslands, sérskóla sjómanna og aðra þá sem hjálpað geta til með ráðleggingum og fjárhagslegri aðstoð. Skal Slysavarnafélagið hafa forgöngu um að kveðja til samstarfs alla þá aðila sem láta sig þessi mál einhverju varða. Gert skal sérstakt átak til að kynna öryggismál sjómanna í fjölmiðlum með kynningarþáttum og auglýsingum þar sem mál þessi snerta þjóðina alla.
16. Öryggismálanefnd hvetur til þess að endurskoðun á lögum um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna verði hraðað. Nefndin telur nauðsynlegt að ný lög um atvinnuréttindi taki mið af alþjóðasamþykktum um menntun og þjálfun skipstjórnarmanna (sbr. samþykktir IMO frá 1978). Þá telur nefndin nauðsynlegt að nám skipstjórnarmanna á flutninga- og farþegaskipum verði sambærilegt við það sem er annars staðar á Norðurlöndum.
17. Þá leggur nefndin til að eftirfarandi leiðir verði farnar til að fjármagna tillögur nefndarinnar nr. 3, 13 og 15:
  - a. með vöxtum af gengishagnaði,
  - b. með gjaldi á Tryggingasjóð fiskiskipa
  - c. með beinu framlagi úr ríkissjóði þar sem hér er um að ræða hagsmunamál allra landsmanna en ekki einungis sjómanna sjálfra og fjölskyldna þeirra.

Pannig frágengið á 16. fundi nefndarinnar,  
31. október 1984.

*Pétur Sigurðsson, form.*

*Árni Johnsen.*

*Guðrún Agnarsdóttir.*

*Karvel Pálmason.*

*Kolbrún Jónsdóttir.*

*Ólafur Þ. Þórðarson.*

*Stefán Guðmundsson.*

*Svavar Gestsson.*

*Valdimar Indriðason.*

Fljótlega eftir að þing kom saman haustið 1985 varð ljóst að ekki yrði unnt að ljúka störfum nefndarinnar á því ári. Var margt sem tafði, meðal annars óvenjulengt þinghald vorið 1985. Var samgönguráðherra skýrt frá stöðu verkefnisins og ákveðið að stefna að verkalokum áður en þing kæmi saman haustið 1986.

Þegar nefndin nú skilar af sér í október 1986 hefur framkvæmd einstakra tillagna hennar miðað sem hér segir:

#### **Tillögur áfangaskýrslunnar og framkvæmd einstakra tillagna.**

1. Alþingi hefur samþykkt *ný lög um Siglingamálastofnun ríkisins.*
2. Mörg námskeið hafa þegar verið haldin fyrir skipstjórnarmenn og vélstjóra. Þau veita þátttakendum takmörkuð réttindi og hafa verið vel sótt. Þessum námskeiðum verður haldið áfram. Undanþágum hefur þegar fækkað verulega eða um þrjá fjórðu frá ársbyrjun 1985 til miðs þessa árs.
3. Slysavarnafélag Íslands hefur annast námskeið *um björgunarbúnað skipa.* Þau hafa þegar verið haldin í öllum stærstu verstöðvum landsins, alls 23 námskeið. Þátttakendur eru þegar orðnir 424.
4. Samgönguráðuneytið sendi Tryggingastofnun ríkisins tillögur um *sérhönnuð eyðublöð um slys skv. síðustu málsgrein 221. greinar nýrra siglingalaga.* Hefur ekkert til þeirra spurst og gerir nefndin tillögur um málið að nýju, sjá till. 18.

5. Lítið hefur enn gerst varðandi *strandarstöðvar og tilkynningarskyldu*. Viðræður hafa farið fram við Landssíma Íslands um selcall-tæki en ekki hefur fengist ákveðin niðurstaða í þeim efnum, sjá till. 6.

6. Skipuð var nefnd til þess að fjalla um *stöðugleika skipa* og skyld efni. Hún lauk störfum með tillögum sem sendar hafa verið ráðherra. Sjá fskj. 9, bls. 60.

7. Sama nefnd hefur fjallað um *ábyrgð skipasmíðastöðva* varðandi öryggisbúnað skipa og stöðugleika og skilað tillögum sem sendar hafa verið ráðherra. Sjá fskj. 9, bls. 63.

8. Sett hafa verið ný lagaákvæði um *rannsóknir sjóslysa og sjópróf*. Ákvæði þessi eru í 230. gr. nýrra siglingalaga sem samþykkt voru á Alþingi 18. apríl 1986.

9. *Endurskoðun laga um Landhelgisgæslu Íslands* er enn ekki lokið en varðskipin hafa fengið heimild til að framkvæma skyndiskoðun á búnaði skipa í höfnum.

10. Ekkert hefur gerst frekar varðandi *hvíldartíma sjómanna á fiski- og farskipum* og gerir nefndin nýja tillögu um meðferð málsins síðar í skýrslunni.

11. Sett hefur verið reglugerð um *björgunarnet í öll íslensk skip*. Engar reglur eru um *sjálflysandi borða á sjófatnaði*. Nefndin óskar eftir því við samgönguráðuneytið að það fari þess á leit við helstu framleiðendur að þeir búi allan ytri sjófatnað slíkum borðum.

12. *Þingsályktunartillaga um staðfestingu á alþjóðasamþykkt frá 1974 um öryggi mannlífa á hafinu* verður lögð fyrir Alþingi í haust. 1. janúar s.l. tóku gildi reglur um *yfirbyggða björgunarbáta*.

13. Um 200 menn hafa sótt *námskeið* þau sem um getur í 2. tölul. hér að framan. Hafa flestir þátttakendur fengið *námsstyrki* í þessu skyni.

14. Siglingamálastofnun hefur hert eftirlit með *sjálfvirkum sleppibúnaði björgunarbáta*. Gerðar hafa verið kröfur um endurbætur á öllum gerðum eldri búnaðar og þær uppfylltar.

15. Nefndin hefur beitt sér fyrir aukinni fræðslu um *öryggismál sjómanna*. Nefndin gerir sérstakar tillögur um framhald þessa starfs. Sjá síðar.

16. Lokið er þýðingu á *samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunar frá 1978 um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna*. Gert er ráð fyrir að tillaga til þingsályktunar um staðfestingu samþykktarinnar verði lögð fyrir Alþingi í haust.

17. Til þess að standa undir kostnaði við þau verkefni sem nefndin hefur unnið hefur verið aflað fjármuna sem hér segir:

17.1.: Úr Gengishagnaðarsjóði 2,5 millj. kr.

17.2.: Úr ríkissjóði 1985 3,0 millj. kr.

17.3.: Úr Tryggingasjóði fiskiskipa 1986, óafgreitt.

17.4.: Fjárframlög einstakra fyrirtækja 958 þús. kr. (Skrá yfir þessa aðila fylgir sem fylgiskjal VIII.)

#### Fjármunir í sérverkefni.

Það hefur verið skilningur nefndarinnar frá upphafi að hvaðeina sem frá nefndinni hefur komið á starfstíma hennar eigi að koma öllum þeim að notum sem sinna öryggis-, björgunar- og menntunarstörfum í þágu sjómanna.

Nefndin ákvað á fundi sínum 24. apríl 1986 að veita fé til nokkurra verkefna. Þar var:

1. samþykkt að greiða sendingarkostnað af 1–3 eintökum af tímariti Landssambands slökkviliðsmanna um borð í öll íslensk skip. Siglingamálastofnun sjái um dreifingu. Tímaritið er einvörðungu helgað eldvörnum á sjó,
2. samþykkt að flýta fyrir útgáfu alþjóðasamþykktarinnar frá 1978 um öryggi mannlífa á hafinu með fjárframlagi til þýðingar þess hluta sem óþýddur var (Training and certification of seafarers 1978). Upphæðin er 60 þús. kr. Upphæðin afhendist og greiðist síðan hjá Siglingamálastofnun sem sér um framkvæmd verksins,

3. samþykkt að gefa út bækling um björgun úr köldum sjó. Siglingamálastofnun hefur séð um samningu þessa bækling og hafa þeir Einar Hjaltason yfirlæknir, Ísafirði, og Pétur Pétursson læknir á Bolungarvík lesið handrit og komið með ýmsar ábendingar við gerð hans. Öryggismálanefnd mun vinna að því að fá auglýsendur til að taka þátt í kostnaði við útgáfuna (m.a. tryggingarfélag). Siglingamálastofnun annast dreifingu.

Á einum fundi sinna í júní 1985 varð nefndin sammála um að mæla með styrk til Jóhanns Axelssonar prófessors, af ráðstöfunarfé öryggismálanefndar.

Var upphæð þessi samþykkt 50 þús. kr.

Jóhanni stóð til boða fullkomin rannsóknaraðstaða í London í ágúst 1985 til að framkvæma 10 daga rannsóknarverkefni sem varðar möguleika manna að lifa af kulda í sjó.

Var Guðlaugur Friðþórsson stýrimaður, sem bjargaðist af v/s Hellisey, rannsakaður en vísindamenn telja að slíkar rannsóknir geti leitt í ljós nýja möguleika til að halda lífi í köldum sjó.

Reiknað var með framlagi annars staðar frá að upphæð 100–150 þús. kr. Einkaaðili hafði þegar lagt fram 50 þús. kr. og vonir stóðu til að vísindastyrkir fengjust til greiðslu þess sem á vantaði.

Nefndin var sammála um að niðurstöður þessarar rannsóknar gætu komið til góða við gerð bæklinga um björgun úr köldum sjó sem unnið var að á vegum öryggismálanefndar sjómanna og Siglingamálastofnunar.

#### **Losunarbúnaður björgunarbáta.**

Á löngum fundi nefndarinnar í ágústmánuði 1985 var enn sem oftast rædd nauðsyn þess að sérfróðir, hlutlausir aðilar geri úttekt á viðurkenndum losunarbúnaði gúmmíbjörgunarbáta. Voru nefndarmenn sammála um að síst hefði dregið úr ástæðum er lögju að baki þessari samþykkt nefndarinnar og hraða þyrfti slíkri úttekt. Endanleg tillaga þessa efnis var síðan afgreidd 13. desember og send samgönguráðherra í eftirfarandi bréfi 6. janúar 1986:

„Öryggismálanefnd sjómanna leggur til við yður hv. samgönguráðherra að þér látið gera ítarlega úttekt á hönnun og virkni sjósetningarbúnaðar gúmmíbjörgunarbáta af til þess hæfum aðilum. Að því skal stefnt að kanna hvort ekki megi auka enn frekar öryggi þess búnaðar sem nú er á markaðnum. Óskar nefndin að þessi úttekt sé gerð undir stjórn tæknideildar Fiskifélags Íslands.“

Í framhaldi þessa og afgreiðslu fjárlaga fyrir 1986 varðandi öryggismál sjómanna — en allt ráðstöfunarféð fór til öryggisfræðslu á vegum SVFÍ — var bréf sent til stjórnar Fiskimálasjóðs, en þar segir í upphafi:

„Ljóst er að meginhluti þess fjármagns sem veitt var á fjárlögum fyrir árið 1986 mun fara til öryggisfræðslu sjómanna, þ.e. námskeiða þeirra sem Slysavarnafélag Íslands sér um.

Nefnd okkar telur þó að brýnt sé að koma umræddu verkefni af stað. Í ljós hafa komið gallar á sleppibúnaði og fer það sem leita þarf lagfæringar og betrubóta á ekki eftir tegundaheiti eða framleiðslustað viðkomandi búnaðar.

Að sjálfsögðu kemur Siglingamálastofnun inn í þetta starf, t.d. með ábendingum um það sem miður hefur farið, og tæknideild Fiskifélagsins verður að leita til ýmissa aðila um úrlausn tillagna og verkefna sem upp kunna að koma.

Fiskimálasjóður hefur ætíð stuðlað að öryggismálum sjómanna beint og óbeint.

Í trausti þess leitum við eftir raunarlegri styrkveitingum til þessa verkefnis.“

Á fundi sínum þann 27. febrúar 1986 ákvað stjórn Fiskimálasjóðs að styrkja þetta verkefni með 500 þús. kr.

### **Öryggismál í höfnum.**

Á haustfundum 1985 ákvað nefndin enn fremur að ganga eftir skriflegum skýrslum frá þeim nefndum sem samgönguráðherra skipaði til að vinna að framgangi tillagna nefndarinnar. Víða mátti sjá góð viðbrögð og reyndar strax veturinn 1984–85, en annars hafði verið slæga tekið til hendi. Hafnasambandi sveitarfélaga var skrifað og spurst þar fyrir um framkvæmd vegna samþykktar þingsályktunar fyrir nokkrum árum varðandi aukið öryggi í höfnum.

22. janúar fékk nefndin senda eftirfarandi samþykkt sem gerð var á 16. ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga sem haldinn var 16. og 17. janúar í Hafnarfirði:

„16. ársfundur Hafnasambands sveitarfélaga, haldinn í Hafnarfirði 16. til 17. janúar 1986, beinir þeim tilmælum til aðildarhafna að gefa aukinn gaum að öryggismálum á hafnasvæðum. Jafnframt vísar fundurinn á bug órókstuddum fullyrðingum og frétttaflutningi um að illa sé staðið að öryggismálum í höfnum landsins.“

Áður hafði borist bréf frá sömu samtökum undirritað af Gunnari B. Guðmundssyni sem skýrði þróun þessara mála á þeirra vegum. Þar komu þó fyrst og fremst fram góð viðbrögð stjórnenda Reykjavíkurhafnar eftir samþykkt framangreindrar þingsályktunartilögu. Nefndin gerir sérstaka tillögu um öryggisbúnað í höfnum, sjá till. 1.

### **Opnir bátar.**

Siglingamálastjóri setti reglur um smíði og búnað báta innan við 15 metra að lengd, reglugerð 521/1984.

Með reglum þeim sem tóku gildi 1. janúar 1986 urðu grundvallarbreytingar á kröfum um björgunar- og öryggisbúnað skipa undir 15 m að lengd. Nú verða gerðar sömu kröfur til opinna báta og þilfarsbáta af sömu lengd. Þannig verða nú allir bátar sem eru 8 m og lengri búnir björgunarbátum, svo nokkuð sé nefnt. Einnig verður krafist gúmmíbjörgunarbáts og fleytitækis í fiskiskip sem eru styttri en 8 m, enda hafi skipin haffærisleyfi lengur en yfir tímabilið frá apríl og fram í september ár hvert.

Þá var ákveðið að öryggismálanefnd sjómanna legði sérstaka áherslu á þetta atriði í auglýsingum sem komu frá nefndinni.

### **Brunaslys á sjó.**

Þeir sem komnir eru til fullorðinsára hafa fylgst með óhugnanlegri fjölgun brunaslysa um borð í skipum á síðustu árum. Slík slys virðast hafa fylgt fjölgun mótorskipa og rafdrifinna hjálpartækja. Því miður verður að viðurkenna þá ómurlegu staðreynd að flestir eldsvoðar í vistarverum skipverja eiga upptök sín í vindlingareykingum og þá í koju og eru þeir eldsvoðar fleiri en vegna bilana á rafmagni og tækjum.

Eldsvoðar í vistarverum hafa verið sérstaklega erfiðir viðfangs vegna eittraðs reyks frá gerviefnum í innréttingum og einangrun íbúða. Hefur verið á það bent af fagmönnum að erfitt sé í flestum tilfellum að komast að eldsupptökum nema fyrir þjálfaða reykkafara. Þótt oft hafi betur farið en á horfðist varðandi skipsbruna hefur iðulega orðið stórtjón á skipum og búnaði.

Umræða um þessi mál hefur iðulega komið upp á fundum nefndarinnar, enda eru í minnum allra sem eiga sæti í henni brunaslys um borð í b/v Hallveigu Fróðadóttur er fjórir skipverjar fórust og í m/s Gunnjóni, nýju skipi, er þrjár fórust.

Miklir skipsbrunar hafa orðið meðan nefnd okkar hefur setið að störfum (Sjóla-slysið) og hafa að sjálfsögðu átt sinn þátt í að umræðan varð svo ítarleg í nefndinni.

Fljótlega eftir að nefndin tók til starfa var ákveðið að taka þátt í kostnaði við að miðla fróðleik til sjómanna og útgerðarmanna um varnir gegn slíkum slysum og tjóni sem af þeim verður.

Var ákveðið að kosta dreifingu á blaði Landssambands slökkviliðsmanna til allra íslenskra skipa, einu til þremur eintökum í hvert skipti, og sá Siglingamálastofnun um þessa dreifingu. Í blaði þessu, „Slökkviliðsmanninum“, nr. 19, 1. tbl. 1985, segir svo í inngangsgrein:

„Blað þetta er helgað öryggismálum sjómanna en aukning á brunum og öðrum slysum um borð í íslenskum skipum og bátum er uggvænleg. Blaði þessu er einkum ætlað að vekja sjómenn til meðvitundar um slys þau og aðrar hættur er skapast geta um borð og einnig það að úti á rúmsjó verða sjómenn fyrst og fremst að treysta á sjálfa sig því örðugt getur verið að fá slökkvilið eða lækna til hjálpar, jafnvel í mismunandi veðri. Þrátt fyrir að hægt væri að senda hjálp er allsendis óvíst hvort hún nær í tæka tíð því það er svo með flest slys og bruna að fyrstu mínúturnar eða jafnvel sekúndurnar eru sá tími sem oftast skiptir sköpum og skilur á milli lífs og dauða. Það er því nauðsynlegt að **allir** viti og kunni full skil á þeim öryggisbúnaði sem er um borð og að vakin sé athygli á ef hann er ekki í fullkomnu lagi, því bilaður útbúnaður getur skapað falska öryggiskennd og aukið á þann lífsháska sem menn eru í.“

Hér hafa að sjálfsögðu fleiri komið við sögu og er rétt og skylt að nefna til Brunamálastofnun Íslands, rannsóknarnefnd sjóslysa og Siglingamálastofnun.

Sérstaklega ber að nefna reglugerð sem gefin var út að tilhlutan Siglingamálastofnunar og staðfest af samgönguráðherra. Er þetta viðauki við fyrri reglugerð um eldvarnir í fiskiskipum nr. 523/1984.

Viðaukinn og reglurnar taka til fiskiskipa stærri en 15 m að lengd en fyrrnefndar reglur um smíði báta allt að 15 m gilda fyrir önnur fiskiskip.

Reglurnar fjalla í meginatriðum um þrjá þætti eldvarna:

1. Eldskynjunar- og eldviðvörðunarbúnað.
2. Fastan slökkvibúnað vélarrúms.
3. Reykköfunartæki.

Þessi atriði eiga að koma til framkvæmda eins og hér greinir:

- a. Öll fiskiskip 150 brl. og stærri skulu vera búin eldskynjunar- og viðvörðunarbúnaði í vélarrúmi og vistarverum áhafnar við búnaðarskoðun árið 1986 en fiskiskip minni en 150 brl. og stærri en 15 m að lengd við búnaðarskoðun árið 1987.
- b. Fiskiskip stærri en 100 brl. skulu búin föstu slökkvikerfi í vélarrúmi eigi síðar en við næstu endurnýjun á aðalvél skipsins.
- c. Fiskiskip stærri en 300 brl. skulu við næstu búnaðarskoðun búin a.m.k. tvennum reykköfunartækjum og skip stærri en 100 brl. með lokuðu hlífðarpilfari skulu vera með a.m.k. eitt reykköfunartæki.

Þegar eldur kemur upp um borð í skipum og ekki tekst að slökkva hann á fyrstu mínútum er um svo alvarlegan atburð að ræða að nær alltaf er kallað á hjálp næstu skipa. Sú hjálparbeiðni gengur langoftast beint til Slysavarnafélags Íslands sem lögum samkvæmt fylgist með staðsetningu flotans í gegnum Tilkynningaskylduna sem setur sig strax í samband við næstu skip svo koma megi í veg fyrir manntjón. Um leið tilkynnir SVFÍ atburðinn til LHÍ og er það einnig í samræmi við íslensk lög því LHÍ er ekki aðeins til löggæslu heldur einnig björgunar og öryggis sáförum sem öðrum þegnum landsins.

Í lögum um Landhelgisgæslu Íslands nr. 25 frá 1967 segir svo um hlutverk hennar í b- og c-lið 1. gr.:

„a. Að veita hjálp við björgun manna úr sjávarháska eða á landi, svo og annast aðkallandi sjúkraflutninga, ýmist á eigin spýtur eða í samvinnu við Slysavarnafélag Íslands eða aðra aðila, sem að björgunarstörfum vinna.“

b. Að aðstoða eða bjarga bátum eða skipum, sem kunna að vera strönduð eða eiga í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað.“

Á fundi í öryggismálanefnd sjómanna í ágúst 1985 var ákveðið að ræða brunavarnir og brunaslys á sjó. Var jafnframt ákveðið að boða til þess fundar siglingamálastjóra, forstjóra LHÍ, fulltrúa SVFÍ og formann Landssambands slökkviliðsmanna. Var fundur haldinn 1. nóvember 1985 og voru allir boðaðir aðilar mættir.

Ekki var hægt að ljúka þessari umræðu á þeim fundi en að ósk nefndarinnar sendi forstjóri Landhelgisgæslunnar ítarlega skýrslu með svörum við spurningum nefndarinnar sem m.a. beindust að menntun og þjálfun áhafna, búnaði til slökkvistarfa á sjó, flutningi slökkvitækja o. fl.

Svo virðist sem slökkvistarf um borð í skipum hafi gengið illa þar til slökkvifroðan kom til sögunnar.

Má nefna sem dæmi að árið 1975 kviknaði í m/s Mariú Júlíu við bryggju á Patreksfirði. Slökkviliðið réð ekki við eldinn og sókkti því skipinu við bryggjuna. Þannig var sá eldur slökktur.

Ekki verður skorti á slökkvifroðu alltaf um kennt því hafa verður jafnframt í huga þekkingar- og æfingarleysi áhafna. Skv. upplýsingum frá rannsóknarnefnd sjóslysa mun slökkvifroða fyrst hafa verið notuð til að slökkva eld í skipum þann 23. júní 1973, en þá kviknaði í m/s Óskari Halldórssyni rétt utan Hafnarfjarðarhafnar. Skipið komst að bryggju og gekk greiðlega að slökkva eldinn með froðunni.

Mörg dæmi eru um það síðan að slökkvilið víðs vegar um land hafa með góðum árangri slökkt eld í bátum með froðu. Er sérstaklega bent á að jafnvel þau skip sem eiga að vera sérbúin til björgunar hafa ekki nægilega fullkominn búnað til þess. Þetta kom í ljós við skoðun á dælum varðskipanna sem fór fram 19. júní 1985 eftir brunann í b/v Sjóla. Þá kom fram að varðskipin voru árum saman búin dælum sem voru með svo lágum þrýstingi að útilokað var að mynda þá froðu sem til þarf.

Fylgir skýrsla Brunamálastofnunar hér á eftir sem fylgiskjal en vettvangsskoðunin var gerð að beiðni Guðmundar L. Jóhannssonar héraðsdómara.

Í áður nefndum og ítarlegum skriflegum svörum Landhelgisgæslunnar til öryggismálanefndar sjómanna kom í ljós að skýring LHÍ á lágum þrýstingi á dælunum sé sködduð slöngutengi og það að slöngur og sogbarkar hafi lekið.

Þessir sömu barkar og slöngur voru notuð við þá prófun um borð í v/s Ægi (sem getið er um í fylgiskjali I) og gera prófunarmenn engar slíkar athugasemdir um sködduð tengi né lekar slöngur og barka.

Þann 19. nóvember skrifaði rannsóknarnefnd sjóslysa bréf til dómsmálaráðherra, æðsta stjórnunaraðila LHÍ, og óskaði eftir því að Landhelgisgæslan yrði betur búin í þessum efnum framvegis. (Sjá fylgiskjal II.)

Sérstakt bréf var sent samgönguráðuneytinu og þaðan til dómsmálaráðuneytisins á árinu 1983 frá rannsóknarnefnd sjóslysa. (Fylgiskjal III.)

Ber að hafa bréfin í huga auk þess sem að framan segir áður en ályktanir eru dregnar um að stjórnendum og starfsmönnum sé um að kenna þegar bent er á vanhæfni LHÍ við slökkvistarf á sjó.

Af bréfaskriftum þessum sést að hvað eftir annað hefur verið rekið á eftir því að Landhelgisgæslan verði betur búin. Og ekki verður hjá því komist að benda á að það er Alþingi sem ber úrslitaábyrgð í málefnum Landhelgisgæslunnar, ekki aðeins að því er varðar lagasetningu heldur líka í fjárveitingum til rekstrar gæslunnar.

Á vegum ráðherra starfar millipinganefnd sem skipuð er þingmönnum o.fl. til að endurskoða lögin um Landhelgisgæslu Íslands. Engar tillögur hafa borist frá henni þótt hún hafi starfað um nokkurra ára skeið en hún var skipuð 1981.



Það er t.d. orðið mjög brýnt að taka sem fyrst á þeim þáttum laganna sem fjalla um áhafnir varðskipanna og aðra starfsmenn.

Í gildandi lögum segir í 5. gr:

„Starfsmenn Landhelgisgæslunnar skulu teljast til lögreglumanna ríkisins og hafa réttindi og skyldur eftir því.“

Í 7. gr. segir:

„Starfsmenn Landhelgisgæslunnar mega hvorki gera verkfall né taka þátt í verkfallsboðunum.“

Enn fremur eru í 9., 10. og 11. gr. ákvæði um launaviðmiðanir áhafna gæslunnar. Allt er þetta úrelt orðið og stendur jafnvel í vegi þess að hægt sé að þjálfa áhafnir skipanna á þann hátt að til fyrirmyndar sé.

Þá má enn fremur benda á 12. gr. umræddra laga en hún fjallar um laun fyrir björgun verðmæta sem lengi hefur verið til skoðunar hjá ýmsum aðilum. Vonir hafa staðið til að æskilegar breytingar fengjust á ákvæðum greinarinnar með frjálsum samkomulagi hagsmunaaðila. Ef það tekst ekki ber Alþingi að höggva á hnútinn. (Sjá 11. tillögu nefndarinnar hér á eftir svo og fylgiskjal IV.)

Varðandi bruna og slökkvistarf á sjó sem hér hefur verið dregið á ber einnig að líta á fyrri tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa og síðari tíma þróun. Þyrlum okkar eru að sjálfsögðu takmörk sett hve þungan og umfangsmikinn dælubúnað þær geta flutt í skip þar sem eldur er uppi eða næstu skip sem til hjálpar geta komið. Þá kröfu á þó að gera að ekki þurfi að einblína á slíkan búnað á Reykjavíkflugvelli heldur verði hann til staðar á þeim stöðum þar sem slökkvilið er starfandi, ekki síst þar sem Slysavarnafélag Íslands eða deildir þess eiga og reka hina nýju hraðgengu björgunarbáta. Er vert að athuga hvort ekki sé tímabært að gera áætlun um kaup á slíkum búnaði sem henti jafnt þyrlu LHÍ og hraðbátum SVFÍ og verði hann í vörslu og til viðhalds hjá slökkviliði viðkomandi staða.

Með þessu er einnig hægt að tryggja að kunnáttumaður (-menn) geti fylgt slíkum búnaði á slysstað komi beiðni eða neyðarkall þar um. Slík úrbót breytir í engu að uppfyllt verði sú sjálfsagða krafa að varðskip okkar verði á hverjum tíma búin fullkomnustu tækjum til að slökkva eld í skipum, sem og til annarra björgunarstarfa, og að stjórnendur LHÍ fái fjármuni og lagaheimildir til að þjálfa áhafnir skipa og aðra starfsmenn sína á þann hátt sem þeir telja þörf á, á hverjum tíma.

#### **Um vinnuálag og öryggi á kaupskipum.**

Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur á síðasta áratug haft frumkvæði m.a. að setningu laga um aðskildar flutningaleiðir, að alþjóðasamþykkt 1978 um menntun og þjálfun, skilríki og vaktstöður sjómanna (International convention on standards of training certification and watchkeeping for seafarers, STCW) ásamt samþykkt um öryggismál á sjó (SOLAS).

Íslendingar eru aðilar að síðari samþykktinni, „Safety of life at sea“, öryggi á sjónum, en 1. júlí s.l. tók þriðji kafli hennar gildi hér á landi. Fjallar hann um björgunarbúnað og fyrirkomulag björgunarmála og nær til kaupskipa en ekki fiskiskipa.

Helstu breytingar eru ákvæði um yfirbyggða björgunarbáta sem reyndar hafa þegar verið færð í reglur og ákvæði um björgunarbúninga fyrir þá áhafnar meðlimi er stjórná sjósetningu björgunarbáta á nýjum kaupskipum. Þá er gert ráð fyrir að í öllum skipum verði sérstök æfinga- og leiðbeiningabók (Training Manual) fyrir allan öryggisbúnað skipsins sem áhöfnin getur stuðst við, m.a. við framkvæmd björgunar- og slökkviæfinga. Hefur Siglingamálastofnun kynnt málið samtökum kaupskipaútgerða sem sjá um gerð þessara leiðbeiningabóka.

Samþykktin um menntun og þjálfun, skilríki og vaktstöðu sjómanna var gerð 1978 en tók gildi í júlí 1984 og nær til sjómanna á kaupskipum en ekki fiskiskipum.

Fimm ára aðlögunartími var gefinn að samþykktinni en að þeim tíma liðnum eða 1989, mega þær þjóðir sem að henni standa gera sömu kröfur til erlendra skipa og gerðar eru til eigin skipa.

Í samþykktinni eru menntunarkröfur til sjómanna tilteknar mjög nákvæmlega. Þar er t.d. kveðið á um lögskipaðar lágmarkskröfur sem gera ber til skipstjóra og stýrimanna, yfirmanns siglingavaktar, endurmenntunar skipstjóra og yfirmanna á þilfari og háseta sem standa siglingavaktir. Þá er fjallað um margvíslegar vinnureglur, s.s. í sambandi við vaktaskipti, viðbrögð við neyðarköllum og siglingu í takmörkuðu skyggni.

Nú eru 49 fullgildir aðilar að samþykktinni. Ísland er ekki í þeim hópi, eitt Norðurlanda.

Öryggismálanefnd sjómanna tryggði fjármagn til að þýða samþykktina og var því lokið á þessu sumri. Var þetta að sjálfsgöðu gert með það í huga að Ísland gerðist fullgildur aðili sem fyrst. Verður hún væntanlega lögð fyrir Alþingi strax á þessu hausti.

Í samþykktinni felst áskorun á ríkisstjórnir landa um að beita sér fyrir setningu heildarlaga um heildarmönnun kaupskipa. Slíka lagasetningu vantar alveg hér á landi.

Íslensk kaupskip hafa þegar orðið fyrir óþægindum og fengið á sig kærur vegna brota á lögum um aðskildar siglingaleiðir.

Breytingarnar sem gerðar voru á atvinnuréttindalögum yfirmanna á skipum 1984 tóku m.a. mið af fyrirsjáanlegri gildistöku samþykktarinnar. Nú hafa skólastjórar sjómannaskólanna hana til athugunar vegna kröfunnar um frekari menntun yfirmanna enda stutt til stefnu því hætta er á enn frekari stöðvun íslenskra skipa vegna þessarar samþykktar. Þegar eru nokkur dæmi þess. En skipin eru stöðvuð til að fá staðfestingu á réttindum áhafna.

Í STCW-samþykktinni eru kröfur um þekkingu, hæfni og löggildingu í meðferð björgunarbúnaðar.

Enginn vafi er á að það átak sem gert hefur verið með björgunarnámskeiðum Slysavarnafélags Íslands mun verða til þess að gerlegt verður að uppfylla þessi ákvæði í tíma.

Fjölmargir farmenn og forustumenn í stéttarfélögum þeirra hafa komið að máli við nefndarmenn og óskað eftir því að nefndin taki upp í tillögur sínar ákvæði um reglubundinn lágmarkshvildartíma á kaupskipum.

Benda þeir á að öll Norðurlöndin utan Íslands hafi sett í lög ákvæði um hvíldar- og vinnutíma farmanna bæði yfir- og undirmanna. Þessir einstaklingar hafa ásamt félags- og aðalfundum viðkomandi stéttarfélaga bent á hið mikla vinnuálag, sem er á skipverjum flestra kaupskipa svo að líkist frekar vinnuþrælkun en „venjulegum vinnutíma“ sjómanna. Hefur verið látið að því liggja að mörg slys hafi hlotist þar af og jafnvel talað um skipsströnd af þessum sökum.

Mínna verður á að í lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum frá 1980 (nr. 46 frá 28. maí) er í 2. gr. ákvæði um þá sem undanþegnir eru lögum þessum en þar segir m.a.:

Undanþegin lögum þessum eru:

- a. Siglingamál og önnur verkefni sem sérstaklega eru falin Siglingamálastofnun ríkisins, kafarastörf. Einnig alþjóðasamþykktir sem Ísland er og verður aðili að og falla undir verksvið Siglingamálastofnunar ríkisins þar með talið um gáma, um flutning á hættulegum efnum, um mengun sjávar og fleira.
- b. Loftferðir. Einnig alþjóðasamþykktir sem Ísland er og verður aðili að og falla undir verksvið flugmálastjórnar.

Í lögum um loftferðir 52. gr. eru svohljóðandi ákvæði:

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um lágmarkstíma flugmanna til að tryggja fyllsta öryggi, að fengnum tillögum félagssamtaka flugvirkja, flugfélaga og flugmálastjórnar.

Það segir sig auðvitað sjálf að slíkar reglur varðandi loftferðir verða að taka mið af alþjóðlegri venju því íslensk loftför starfa á alþjóðlegum flugleiðum. M.a. af þessum sökum telur Öryggismálanefnd sjómanna tímabært að setja í lög ákvæði um lágmarkshvöld sjómanna.

Varðandi fullyrðingar um slys á kaupskipum vegna vinnuálags er leitt til þess að vita að ekki hefur gengið betur en raun ber vitni að koma í framkvæmd 4. tillögu Öryggismálanefndar sjómanna í áfangaskýrslu hennar frá 31. okt. 1984 en hún endurflytur hana í tillögum sínum hér á eftir, þ.e. um slysaskýrslur.

Þessi atriði, ásamt öðrum, hafa ítrekað valdið hörðum deilum milli farmanna og kaupskipaútgerða og hafa þær meðal annars byggst á staðhæfingu gegn staðhæfingu um vinnuálag. Allt of oft hefur ríkisvaldið talið nauðsynlegt að grípa inn í og stöðva slíkar deilur með lögum.

Öryggismálanefnd sjómanna telur tímabært að ráðist sé að rót vandans og fram fari víðtækar vinnurannsóknir á vinnustað sem m.a. leiði í ljós vinnutíma þessara aðila.

Vegna tilvitnunar í grein laganna um vinnuvernd verður ekki snúið frá þessum þætti án þess að benda á að Siglingamálastofnun hefur sett margar reglugerðir sem eru hliðstæðar ákvæðum í lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum.

Fyrir skömmu bað Öryggismálanefnd sjómanna Siglingamálastofnun um upplýsingar um nýjar reglugerðir varðandi öryggi skipa og áhafna sem settar hafa verið frá 1. janúar 1984.

Birtast svör siglingamálastjóra sem fylgiskjal V.

#### **Þjálfun og fræðsla áhafna um öryggismál.**

Ekki bólar enn á þeim tillögum sem Öryggismálanefnd bað um frá hlutaðeigandi aðilum varðandi framtíð þeirra öryggis- og björgunarnámskeiða sem nefndin mælti með í 3. tillögu sinni í áfangaskýrslunni.

Átak Slysavarnafélags Íslands er til fyrirmyndar og er þá bæði átt við björgunarskólann og skólaskipið Sæbjörgu (Þór).

Það er þó ljóst að slíku starfi verður ekki haldið áfram eða skólinn rekinn á bónbjörgum eða árlegum fjárveitingum Alþingis sem allt eins geta fallið niður eitt árið, ef tómahljóð er í kassa ríkissjóðs.

En verður forvarnarstarfið viðvarandi eða er hætt á því að það hjaðni niður þegar tregt er um fjárveitingar? Það má alls ekki gerast.

Í gildi eru lög um Sjóvinnuskóla Íslands sem eru aðeins heimildarlög um farskóla og fjalla m.a. um þessi mál.

Nefndin leggur til, að hér verði um fastan skóla að ræða og samið verði lagafrumvarp þessa efnis. Sjá till. no. 13 og fylgiskjöl VI og VII. Eru nefndarmenn reiðubúnir að semja og flytja slíkt frumvarp.

#### **Áróður fyrir öryggi, fræðsla og leiðbeiningar.**

Hér að framan er víða fjallað um áróður, fræðslu og leiðbeiningar vegna öryggismála sjómanna.

Einn liður þessa er útgáfa leiðbeiningarbæklinga um ýmsa þætti öryggismála sjómanna. Verði þeir í öllum yfirbyggðum skipum og skulu skoðunarmenn Siglingamálastofnunar gæta þess við árlega skoðun að þeir séu til staðar í öllum skipum.

Einnig er þessum bæklingum ætlað að verða hjálpartæki við kennslu á öryggisnámskeiðum sjómanna og hugsanlega einnig í sjómannaskólum.

Það efni sem öryggismálanefnd sjómanna hefur í huga er eftirfarandi:

1. Björgun úr köldum sjó.
2. Brunavarnir, meðferð slökkvitækja og notkun reykkiöfunarbúnings.
3. Björgun með þyrlu.
4. Ísing fiskiskipa.
5. Stöðugleiki og hleðsla skipa.
6. Frágangur lestaropa og veiðafæra á þilfari.
7. Varúðarráðstafanir gegn slysum á litlum bátum.
8. Nauðsyn varúðarráðstafana og hreinlætis þegar unnið er í vélarrúmi og við logsuðu í rúmsjó.
9. Notkun línubysu og björgunarstóls.

Útgáfa fyrsta bæklings „Björgun úr köldum sjó“ dróst allt of lengi, en bæklingurinn er nú tilbúinn til dreifingar.

Á s.l. ári voru handrit og teikningar tilbúin og hafist handa um setningu. Nefndin taldi að sjálfsagt og eðlilegt væri að láta Siglingamálastofnun ríkisins hafa sitt að segja um gerð og útlit þessa fyrsta bæklings, enda væri ljóst að hún yrði að sjá um útgáfu þeirra sem á eftir koma, því öryggismálanefnd sjómanna er að skila af sér störfum, sem henni voru falin.

Siglingamálastofnun réð fyrir nokkru starfsmann sem á að sjá um og samræma alla útgáfu Siglingamálastofnunar. Þegar til kom vildi hann fá fram breytingar sem allir voru sammála um að væru til bóta. Var bæklingurinn endurskoðaður og nýjar teikningar gerðar. Síðari hluta sumars var leitað útboða í setningu og prentun hans.

Kostnaður þessa fyrsta bæklings mun fara nokkuð fram úr áætluðum kostnaði hinna síðari. Öryggismálanefnd sjómanna leitaðist við að fá á móti þessum kostnaði styrk stofnana og auglýsingar í bæklingana frá einstökum fyrirtækjum og samtökum.

Hefur þetta gefið góða raun og safnast hafa saman verulegar fjárhæðir.

Ber þeim sem við verkefninu taka að leita á sömu mið.

### **Gámaþök.**

Margar ábendingar hafa borist til nefndarinnar frá sjómönnum varðandi einstök atriði öryggismála.

Athyglisverð er samþykkt frá síðasta aðalfundi Sjómannafélags Reykjavíkur varðandi gámaþök.

Um þau þurfa hásetar og yfirmenn að ferðast við sjóbúningu, sem á að fara fram í höfn. Í votviðri, að ekki sé talað um þegar huga þarf að festingum á þeim í veltingi á siglingu, eru „þökin“ glerhál, enda búin þannig yfirborði að engin fyrirstaða er fyrir fótfestu þegar á þarf að halda.

Á þessu ber þegar að ráða bót.

### **Lögskráning.**

Margar kvartanir hafa borist vegna slakrar frammistöðu margra embættismanna við lögskráningu.

Hefur því jafnvel verið haldið fram að embættismenn „svíkist um“ í þessu efni. Á þetta skal ekki lagður dómur hér en of lengi hefur dregist að senda þeim sem um framkvæmdina eiga að sjá leiðbeiningar um hvernig skuli framkvæma lögskráningu sjómanna.

### **Tillögur öryggismálanefndar sjómanna í október 1986.**

Með hliðsjón af því sem að framan segir og þeim tillögum sem nefndin hafði áður gert í október 1984, svo og framkvæmd þeirra tillagna, gerir nefndin við lok starfs síns sundurliðaðar tillögur til samgönguráðherra um einstaka þætti í öryggismálum sjómanna.

Nefndin tekur fram að hún ætlast til þess að samgönguráðherra komi þessum tillögum á framfæri við hlutaðeigandi ráðuneyti og að um þær verði fjallað á ríkisstjórnarfundum. Þess vegna skilar nefndin ekki tillögum til einstakra ráðherra heldur sendir samgönguráðherra tillögurnar í heild. Sérstaklega leggur nefndin þó áherslu á að einstaka þætti tillagnanna beri að skoða við afgreiðslu fjárlaga fyrir árið 1987. Munu nefndarmenn beita sér fyrir framgangi tillagnanna við afgreiðslu fjárlaga í vetur.

Þær tillögur sem nefndin gerir við lok starfs síns eru sem hér segir:

### **1. Öryggi í höfnum.**

Samgönguráðherra setji reglugerð og ákvæði um öryggi í höfnum. Þar verði m.a. kveðið á um lágmarksöryggisbúnað hafnanna, svo sem lýsingu á bryggjum, bjarghringi, landgöngubrýr, síma og björgunarnet. Þar verði einnig kveðið á um að í öllum höfnum verði öryggisstigar og þeir lýstir og málaðir sjálflýsandi litum og nái þeir niður fyrir stórstraumsfjöruborð. Þeir séu frír af friholtum.

### **2. Vinnurannsóknir á kaupskipum.**

Að fé verði veitt á fjárlögum til að standa undir kostnaði af vinnurannsóknum um borð í kaupskipum. Þess verði farið á leit við útgerðir kaupskipanna að þær taki ekki gjald fyrir dvöl þeirra sem að þessu vinna á meðan þeir dvelja um borð.

### **3. Lágmarkshvöld.**

Nefndin telur að setja beri í lögjöf ákvæði um heildarmönnun kaupskipa og auk þessa lög um lágmarkshvöldartíma skipverja á sömu skipum. Nefndin fer þess á leit við samgönguráðherra að hann beiti sér fyrir því að hlutaðeigandi ráðuneyti og hagsmunasamtök myndi starfshóp er vinni að setningu þeirra reglna sem hér um ræðir. Nefndin telur eðlilegt að reglur um heildarmönnun og hvöldartíma á farskipum verði síðan ákveðnar með lögum er tillögur starfshóps liggja fyrir. Þá telur nefndin eðlilegt að sami starfshópur taki til meðferðar hvernig unnt er að koma fyrir reglum um lágmarkshvöldartíma á fiskiskipaflotunum. Takist ekki samkomulag um þetta efni innan skamms tíma telur nefndin óhjákvæmilegt að kannað verði hvort ekki eigi að setja í lög ákvæði um þessi efni varðandi fiskimenn.

### **4. Landhelgisgæslan.**

Endurskoðun laga um Landhelgisgæslu Íslands verði hraðað og frumvarp um það efni verði lagt fyrir næsta Alþingi.

### **5. Lögskráning.**

Lög um lögskráningu sjómanna verði endurskoðuð. Þar verði m.a. sett inn það ákvæði að geti skipstjóri ekki gengið frá lögskráningu er hann fer um borð í skip sitt kalli hann upp næstu strandarstöð er taki á móti tilkynningum og lesi upp nöfn þeirra og störf sem um borð eru og beri hún þau boð síðan til viðkomandi lögskráningaraðila. Strandarstöðin varðveiti á segulbandi þessar tilkynningar svo lengi sem þörf krefur. Þetta gerir skipstjórinn þegar skipið yfirgefur höfn. Þegar verði sendar leiðbeiningar til þeirra sem lögskráningu annast um það hvernig staðið skuli að og hvaða skilríki þurfi að vera til staðar svo lögskráning geti farið fram. Stranglega verði fylgst með ákvæðum sjómannalaga um sjóferðabækur og í þær skráð m.a. hvort viðkomandi aðili hafi sótt öryggisnámskeið.

### **6. Strandarstöðvar.**

Strandarstöðvar sem halda uppi þjónustu við tilkynningaskyldu íslenskra skipa verði opnar allan sólarhringinn allt árið. Brýnt er að tryggja að samband náist við skip af öllum hafsvæðum umhverfis landið.

#### **7. Alþjóðasamþykkt.**

Í haust verði lögð fram á Alþingi tillaga til þingsályktunar til staðfestingar á alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skilríki og vaktstöður sjómanna (STCW). Jafnframt verði gerðar þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til að uppfylla ákvæði samþykktarinnar svo að hún nái markmiðum sínum.

#### **8. Gámapök.**

Samgönguráðherra setji í reglugerð ákvæði um að þök flutningagáma verði búin yfirborði sem veitir fótfestu.

#### **9. Leiðbeiningarbæklingar.**

Siglingamálastofnun verði falið að ritstýra og dreifa þeim leiðbeiningarbæklingum sem nefndin hefur fyrirhugað. Skyld verði að hafa þessa bæklinga um borð í skoðunarskyldum skipum.

#### **10. Stöðugleiki.**

Gefin verði út kennslubók um stöðugleika skipa. Bókin verði þannig gerð að hún henti í sjómanskólum og í námi sem veitir yfirmönnum áfangaréttindi.

#### **11. Skipting björgunarlauna.**

Samtök útgerðarmanna, tryggingarfélag og fulltrúa Landhelgisgæslunnar hafa náð samkomulagi um tillögur um nýja skiptingu björgunarlauna. Hvatt er til þess að samkomulagið verði lögfest hið fyrsta. (Sjá fylgiskjal IV.)

#### **12. Líftaug.**

Siglingamálastjóri láti hanna líftaug fyrir þá sem róa einir á báti. Ef ekki er fastur stigi á slíkum bátum skal þar vera laus, niðurfellanlegur stigi í þar til gerðum umbúðum utanborðs.

#### **13. Björgunar- og sjóvinnuskóli Íslands.**

Ákvæði um Björgunar- og sjóvinnuskóla Íslands verði lögfest og núgildandi lögum um sjóvinnuskóla breytt í því skyni. Skólinn verði farskóli undir stjórn menntamálaráðuneytisins.

#### **14. Aðalskoðun skips.**

Yfirmönnum og öðrum lögskráðum skipverjum verði skylt að vera viðstaddir árlega aðalskoðun skips.

#### **15. Forræði leitar og björgunar.**

Ekki er ástæða til að hrófla við forræði Slysavarnafélags Íslands til leitar og björgunar við og á sjó enda áratuga hefð fyrir því. Þau ráðuneyti sem fara með einstaka þætti björgunarmála við og á sjó beiti sér fyrir hliðstæðum samningi og þegar hefur verið gerður um björgunarstörf á landi.

#### **16. Ný leiðsögubók.**

Siglingamálastofnun gefi út á ný leiðsögubók við Ísland, en hún hefur verið ófánleg um nokkurt skeið.

#### **17. Endurnýjun fiskiskipaflotans.**

Varað er við þeirri hættu sem því gæti fylgt fyrir sjómenn að skipaflotinn verður stöðugt eldri. Eðlileg endurnýjun fiskiskipaflotans er ein forsendan til að bæta öryggi sjómanna.

#### 18. Slysaskýrslur.

Brýnt er að þegar í stað verði gengið frá sérhönnuðum eyðublöðum um slys samkvæmt síðustu mgr. 221. gr. nýrra siglingalaga, lengur má ekki una við að tregða embættismanna stöðvi jafnknyjandi mál.

#### 19. Slökkvisamstæður.

Öryggismálanefnd sjómanna leggur til að þegar verði hafist handa um kaup á slökkvisamstæðum sem verði komið fyrir í vörslu slökkviliða í helstu höfnum landsins. Þær verði léttar og meðfærilegar bæði fyrir þyrlur og björgunarbáta SVFÍ.

#### 20. Skýrsla eftir tvö ár.

Óskað er eftir því að samgönguráðherra gefi Alþingi skýrslu eftir tvö ár um framkvæmd þessara og fyrri tillagna nefndarinnar. Enn fremur skal skýrslan fjalla um stöðu öryggismála sjómanna almennt.

Pannig frágengið 10. október 1986.

*Pétur Sigurðsson, form.*

*Árni Johnsen.*

*Guðrún Agnarsdóttir.*

*Karvel Pálmason.*

*Kolbrún Jónsdóttir.*

*Ólafur P. Þórðarson.*

*Stefán Guðmundsson.*

*Svavar Gestsson.*

*Valdimar Indriðason.*

#### Fylgiskjal I.

##### **Skýrsla vegna froðutækja sem notuð voru við slökkvistarf í togaranum Sjóla HF 18.**

Pann 19. júní s.l. kl. 15.00 gerðu undirritaðir vettvangsskoðun um borð í varðskipinu Ægi er lá við Ingólfsgarð, ásamt fulltrúa frá Siglingamálastofnun ríkisins, Kristjáni Þórðarsyni. Einnig voru mættir á staðinn fulltrúi Landssambands slökkviliðsmanna, Höskuldur Einarsson og fulltrúi tæknistjóra Landhelgisgæslunnar, Ingvar Kristjánsson.

Haft var samband við bátsmann á Ægi, Gísla Þórðarson, og óskað eftir því að fá að skoða froðutækin, sem notuð voru við slökkvistarf í togaranum Sjóla HF 18. Einnig var óskað eftir því að búnaðurinn yrði settur upp og prófaður eins og hann var notaður við slökkvistarfið.

Froðutækin eru af Total gerð, tegund Kr-2-75. Tækin samanstanda af trekt og skammtara. Verksmiðjunúmer á trekt er 213376 en á skammtara 224699.

Tæki sem þessi eru gefin upp fyrir millifroðu og eiga að afkasta um 15 m<sup>3</sup> af froðu miðað við 3% froðuvökva, 200 l/mín af vatni og 5 kg þrýsting á froðutrekt.

- Við skoðun á froðutækjum kom í ljós að þrýstimæli vantaði á trektina en hann á að sýna 5 kg við rétta notkun á froðunni. Aðspurður sagði bátmaðurinn að mælirinn hafi eyðilagst af eldi og verið tekinn af trektinni. Einnig kom í ljós að sigti við trekt var ryðgað fast. Þetta sigti þarf að losa til að fjarlægja ýmsa aðskoðahluti sem borist geta með vatni.
- Við skoðun á skammtaranum kom í ljós að plastkúla sem er við enda froðuvökvaslöngu við skammtara vantaði. Þessi kúla virkar sem einstreymisloki til þess að sjór fari ekki ofan í froðubrúsa sem getur skeð ef um lítinn þrýsting er að ræða á sjónum.

- c. Búnaðurinn var tengdur saman og síðan sett ein dæla af Desmi gerð sem knúin er af 3000 snúninga Hatz vél en hún var notuð við slökkvistarfið að sögn bátsmanns. Í ljós kom að hún náði aldrei nema ½ kg þrýsting á froðutrekt og þar af leiðandi myndaðist engin froða. Lyftihæð á 2“ sogbarka að dælu var um 6 m frá sjávarmáli en lögn frá dælu að skammtara var ein 15 m 2“ nælonslanga, en frá skammtara að froðutrekt voru tvær 15 m 2“ nælonslögur. Prófað var að færa dæluna nær sjávarmáli eða um það bil einn metra frá yfirborði sjávar með því að hífa hana niður með krana, en það breytti engu um þrýsting. Síðan voru tengdar saman tvær dælur (raðtengt) og við það fékkst tæplega 1 ½ kg þrýstingur á froðutrekt og úr kom mjög þung froða sem ekki gat byggst upp.
- d. *Vegna lítils þrýstings frá dælunni getur aldrei myndast froða sem byggist nægilega upp til að fylla rými.* (Við athugun hjá umboðsaðila dælnnar, Vélorku hf, kom í ljós að dælan getur ekki náð yfir 4 kg þrýstingi miðað við 200 l rennsli á mínútu frá henni, miðað við bestu aðstæður.)
- e. Í framhaldi af þessari skoðun fór undirritaður (G.H.) með froðutækin til slökkviliðs Hafnarfjarðar og prófaði tækin ásamt varðstjóra Baldri Jónssyni og slökkviliðsstjóra Helga Ívarssyni. Prófunin fór þannig fram að notuð var slökkvibifreið og fenginn 5 kg þrýstingur á froðutrekt frá slökkvibifreið og við réttan þrýsting virkaði búnaðurinn vel. *Samkvæmt því eru niðurstöður þær að dælan hefur ekki gefið nægan þrýsting til þess að fá viðunnandi froðuuppbyggingu til slökkvistarfa.*
- f. Varðandi froðuvökvann sem notaður var við slökkvistarfið er ekki hægt að fullyrða neitt þar sem öll froðan var notuð við slökkvistarfið, en við skoðun á tómum froðubrúsum sem voru í húsnæði Landhelgisgæslunnar við Ánanaust í Reykjavík kemur fram að það hafa verið notaðar þrjár tegundir af froðu við slökkvistarfið, en þær eru:
- 1–3% froða frá Angur — ólífræn froða.
  - 1–6% froða frá Total — ólífræn froða.
  - 1–6% froða frá Ungerfoam — ólífræn froða.

Þessar froðublöndur vinna allar eins, þó er aðeins munur á þenslu þeirra frá einum framleiðanda til annars.

Öll slík froða geymist mjög vel í nokkur ár, en þolir þó takmarkað frost.

Guðmundur Haraldsson.

Theodór Árnason.

## Fylgiskjal II.

Hr. dómsmálaráðherra,  
Jón Helgason.

Hinn 20. júní 1983 kom upp eldur í m/s Gunnjóni GK 506 60 sml. NA af Horni með þeim hroðalegu afleiðingum að þrír menn fórust í eldinum. Það tók tæpan sólarhring að slökkva í skipinu. Við sjópróf út af brunanum sagði skipherrann á varðskipinu sem kom þeim til aðstoðar að dælur hafi „ekki komið að fullum notum eins og froða getur gert vegna þess að dælur þær sem eru í varðskipunum skila ekki þeim þrýstingi sem nauðsynlegur er til að slík froða fylli rúm, heldur leggist hún aðeins við svona notkun eins og motta yfir það sem er að brenna“.

Hinn 21. sept. 1983 skrifaði rannsóknarnefnd sjóslysa samgönguráðuneytinu bréf þar sem það var beðið um að beita sér fyrir því við ráðuneyti yðar að varðskipin væru ávallt búin fullkomnasta björgunarbúnaði við hvaða aðstæður sem væru. Engin viðbrögð eða svar hafa borist við þessu bréfi frá ráðuneyti yðar.



Hinn 12. júní 1985 kom upp eldur í b/v Sjóla RE 18. Var skipið þá stutt út af Patreksfirði. Fljótlega kom varðskip á staðinn og hóf slökkvistarf. Búið var að slökkva eldinn í skipinu tæpum sólarhring eftir að hans varð vart. Fram kom við sjópróf að dæurnar höfðu ekki nógan kraft til að framleiða og byggja upp froðu. Þegar varðskipið kom til Reykjavíkur var Brunamálastofnun ríkisins beðin um að prófa umræddar dæur.

Árið 1975, þegar froðan var nýkomin á markað, fóru menn frá Brunamálastofnun, Siglingamálastofnun, SVFÍ og rannsóknarnefnd sjóslysa til Vestmannaeyja og kveiktu þar í ónýtum bát til að prófa froðutækin ásamt slökkviliðinu í Vestmannaeyjum. Frá þessu er skýrt í ársskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa árið 1975.

Hefðu ábyrgir aðilar framkvæmt tillögu þá sem rannsóknarnefnd sjóslysa setti fram í ársskýrslu sinni 1975 hefðu þyrlur verið komnar með samstæður og þrautþjáfaða slökkviliðsmenn frá Reykjavík og af Keflavíkurflugvelli um borð í b/v Sjóla um einum og hálfum tíma eftir að eldsins varð vart.

Af þessum sökum fer rannsóknarnefnd sjóslysa þess á leit við yður, háttvirtur dómsmálaráðherra, að þér beitið yður fyrir því að varðskip Landshelgisgæslu Íslands verði nú þegar búin fullnægjandi tækjum til að slökkva eld í skipum og að áhafnir varðskipanna fái næga þjálfun í meðferð slíkra tækja.

Virðingarfyllst,  
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa,  
Páll Sigurðsson, formaður,  
Þórhallur Hálfðánarson, framkvæmdastjóri.

### Fylgiskjal III.

Til samgönguráðuneytisins  
Arnarholi, Reykjavík.

„Hinn 20. júní 1983 kom upp eldur í m/s Gunnjóni GK 506 er hann var staddur um 40 sml. NA frá Horni, og fórust í eldinum þrjú menn.

Fljótlega eftir að neyðarkall var sent út komu á vettvang nærstödd skip og hófu slökkvistarf. Um sex klukkustundum síðar kom varðskipið Þór til þeirra og hóf þegar slökkvistarf og tókst að ráða niðurlögum eldsins tæpum sólarhring eftir að hann kviknaði. Í skýrslu skipherrans á v/s Þór, sem hann gaf fyrir dómi, lýsir hann slökkvistarfinu og skýrir frá því að þeir hefðu notað við það froðu, en hún hefði ekki komið að gagni vegna þess að þeir höfðu ekki nógu kraftmiklar dæur.

Því er það ósk rannsóknarnefndar sjóslysa að hið háa ráðuneyti beiti sér fyrir því við dómsmálaráðuneytið að varðskipin verði ávallt búin fullkomnum björgunarbúnaði við hvaða aðstæður sem er.

Nefndin lítur svo á að varðskipin séu ekki síður björgunarskip en gæsluskip.“

Virðingarfyllst,  
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa,  
Pétur Sigurðsson, formaður,  
Þórhallur Hálfðánarson, framkvæmdastjóri.

## Fylgiskjal IV.

### SAMKOMULAG milli

Samsteypu íslenskra fiskiskipatrygginga annars vegar og Landhelgisgæslu Íslands og Landssambands ísl. útvegsmanna hins vegar um þóknunir til varðskipa og fiskiskipa (útgerða og áhafna) fyrir björgun fiskiskipa, 100 rúmlestir og stærri, þegar ekki er um yfirvofandi hættu að ræða.

#### 1. gr.

Samkomulag þetta tekur til þess er skip það sem var bjargað var eigi statt í yfirvofandi hættu en gat þó eigi komist til hafnar fyrir eigin vélarafli, sbr. 2. mgr. 165 gr. siglingalaga nr. 34/1985. Forsenda þess að tilvikið falli undir samkomulagið er að bjargendur hafi ekki þurft að leggja sig í teljandi hættu við björgunina.

#### 2. gr.

Þóknun samkvæmt samkomulagi þessu, sbr. 1. gr. fyrir björgun skips, þ.m.t. afli og veiðarfæri, skal vera sem hér segir:

1. Grunnjald: Deilt skal með brúttórúmllest viðkomandi skips í húftryggingaverðmæti þess. Grunnjaldið skal þó aldrei vera lægra en tiltekið lágmark og aldrei hærra en tiltekið hámark. Lágmarksgrunnjald telst vera helmingur af mismun á lögsta skipinu og meðalskipinu í húftryggingaverðmæti og skal mismunurinn lagður við grunnjald lögsta skipsins. Hámarksgrunnjald telst vera helmingur af mismun á meðalskipinu og hæsta skipinu í húftryggingaverðmæti og skal mismunurinn dreginn frá grunnjaldi hæsta skipsins.
2. Tonnagjald: Margfalda skal brúttórúmllestir viðkomandi skips með 600 þús. kr.
3. Tímagjald: Auk þess greiðist tímagjald fyrir þann tíma sem aðstoðin tekur. Tímagjaldið skal vera 12 þús. kr. pr. klst. í lausakeyrslu og 18 þús. kr. pr. klst. með skip í drætti. Þóknun fyrir björgun skv. 1.–3. tölulið innifelur greiðslur vegna tjóns á björgunarbún-  
aði, svo sem dráttartaugum og þóknun fyrir köfun, ef því er að skipta.

#### 3. gr.

Þóknun fyrir björgun skal breytast sem hér segir:

1. Fjárhæðir í 2. gr. 1 skulu miðast við húftryggingaverðmæti viðkomandi fiskiskips eins og fjárhæðanefnd fiskiskipa ákveður það á hverjum tíma.
2. Tonnagjaldsupphæð og tímagjald samkvæmt 2. gr. 3 breytist fyrsta dag hvers ársfjórðungs í réttu hlutfalli við breytingar á lánskjaravísitölu.

#### 4. gr.

Fjárhæðir samkvæmt samkomulagi þessu skulu koma til greiðslu eigi síðar en 45 dögum eftir að björgunarkrafa hefur borist viðkomandi tryggingafélagi eða úrskurður gerðadóms liggur fyrir hafi ágreiningi verið skotið til gerðardóms.

#### 5. gr.

Rísi ágreiningur um það hvort um yfirvofandi hættu hafi verið að ræða eða hvort bjargendur hafi lagt sig í teljandi hættu við björgunina (sbr. 1. gr.) skal skjóta ágreiningnum til gerðardóms.

Gerðardóminn skulu að jafnaði skipa þrjú menn. Skal einn tilnefndur af hlutaðeigandi tryggingafélagi (Samsteypu ísl. fiskiskipatrygginga), einn tilnefndur af bjargendum (Landhelgisgæslu Íslands, Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands og Sjómannasambandi Íslands) eða (Landssambandi íslenskra útvegsmanna, Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands og Sjómannasambandi Íslands) eftir málsatvikum, en formaður gerðardómsins skal tilnefndur af yfirborgardómaranum í Reykjavík nema aðilar komi sér saman um oddamann. Eigi bæði varðskip og fiskiskip aðild að björguninni skulu gerðardómsmenn vera fimm, tveir frá hlutaðeigandi tryggingafélagi (SÍFT), tveir frá bjargendum, auk oddamanns. Úrskurður gerðardóms er bindandi fyrir málsaðila. Gerðardómurinn ákveður sjálfur þóknun sína og hvernig hún skiptist milli málsaðila. Verði málsaðilar sammála um að vísa þeim björgunarmálum til gerðardóms sem ekki falla undir þetta samkomulag og skal þá gerðardómurinn úrskurða um upphæð björgunarlauna og skiptingu þeirra milli bjargenda sé um fleiri en einn aðila að ræða. Sömu reglur skulu þá gilda um gerðardóminn og að framan greinir.

6. gr.

Um skiptingu þóknunar milli útgerða og áhafna fiskiskipa skal fara eftir ákvæðum 169. gr. siglingalaga, nr. 34/1985.

7. gr.

Samkomulag þetta gildir frá 16. september 1986 til 15. september 1987. Samkomulag þetta er uppsegjanlegt frá 16. júní 1987 að telja með þriggja mánaða fyrirvara.

Reykjavík, 16. september 1986.

F.h. Samsteypu íslenskra fiskiskipatrygginga,

F.h. Landhelgisgæslu Íslands,  
Gunnar Bergsteinsson.

F.h. Landssambands íslenskra útvegsmanna,  
Kristján Ragnarsson.

F.h. Farmanna- og fiskimannasambands  
Íslands,  
Guðjón A. Kristjánsson,  
með fyrirvara.

F.h. Sjómannasambands Íslands,  
Guðmundur Hallvarðsson,  
með fyrirvara.

#### Fylgiskjal V.

#### **Úr svari siglingamálastjóra um nýjar reglur sem settar hafa verið varðandi öryggi skipa og áhafna eftir 1. janúar 1984.**

1. Reglur um hávaðamörk í íslenskum skipum nr. 178/1985.
2. Reglur um smíði og búnað báta að mestu lengd allt að 15 metrum nr. 521/1984.
3. Viðauki við reglur um eldvarnir í fiskiskipum nr. 522/1984.
4. Reglur um björgunar- og öryggisbúnað í íslenskum skipum nr. 325/1985.
5. Breyting á reglum um vinnuöryggi á fiskiskipum nr. 326/1985.

Um lið 3 hefur þegar verið fjallað, en í svari siglingamálastjóra (20. mars 1986) gerði hann grein fyrir helstu nýmælum í reglum þessum á þennan hátt:

#### **„1. Reglur um hávaðamörk í skipum.**

Reglurnar tóku gildi 1. janúar 1986.

Í reglunum er kveðið á um hávaðamörk í einstökum rýmum eða svæðum skipa. Reglurnar gilda um öll skip 50 brl. og stærri sem smíði er hafin á eftir 1. janúar 1986. Enn fremur skulu skip 30 brl. og stærri fullnægja ákvæðum um hávaðamörk í vistarverum. Skip sem keypt eru erlendis frá skulu fullnægja ákvæðum reglnanna.

Séu verulegar breytingar gerðar á skipum sem byggð eru fyrir gildistöku reglnanna skal gera þær ráðstafanir sem mögulegar eru og eðlilegar teljast til að draga úr hávaða í samræmi við ákvæði þeirra. Þá kveða reglurnar á um að nota skuli heyrnarhlífur í rýmum þar sem hávaði er meiri en 80 dB (A).

Í viðauka með reglunum er fjallað um framkvæmd mælinga og skýrslugerð.

#### **2. Reglur um smíði og búnað báta að 15 m að lengd.**

Reglurnar eru samnorrænar og gerðar í samvinnu siglingamálastofnana í Danmörku, Finnlandi, Íslandi, Noregi og Svíþjóð ásamt Det norske Veritas-flokkunarfélaginu.

Nýju reglurnar gilda fyrir nánast allan fastan búnað, auk smíði og fyrirkomulags, sem varða öryggi báta af umræddri stærð. Í reglunum eru m.a. gerðar kröfur um stöðugleika þessara báta en áður hafa ekki verið í reglum ákvæði þar að lútandi fyrir þessa stærð skipa, en reglur um stöðugleika og öryggi fiskiskipa frá 1975 gilda eingöngu fyrir skip stærri en 15 m að lengd. Sú breyting er einnig gerð að kröfur um búnað þessara skipa miðast eingöngu við lengd þeirra en ekki hvort skipið sé opið eða þiljað eins og áður var.

#### **4. Reglur um björgunar- og öryggisbúnað skipa.**

Reglurnar tóku gildi 1. janúar 1986 og munu koma til framkvæmda á þessu ári. Hafa ákvæði eldri reglna um þetta efni sem áður voru í fjórum reglugerðum verið endurskoðuð með hliðsjón af þeim breytingum og þróun sem orðið hefur og sett saman í eina samstæða heild, auk nokkurra nýrra ákvæða.

Með gildistöku reglnanna verður grundvallarbreyting á kröfum um björgunar- og öryggisbúnað í skipum undir 15 metrum að lengd.

Nú verða gerðar sömu kröfur um björgunar- og öryggisbúnað opinna báta og þilfarsbáta af sömu lengd. Þannig verða nú allir bátar stærri en 8 metrar að lengd að vera búnir gúmmíbjörgunarbát svo nokkuð sé nefnt. Einnig verður krafist gúmmíbjörgunarbáts eða fleytitækis í fiskiskip minni en 8 metra, sem hafa haffærisleyfi lengur en yfir tímabilið apríl til september ár hvert. Í gildandi reglum er ekki krafist gúmmíbjörgunarbáts í opna báta.

Aðrar helstu breytingar eru að:

- Allur björgunar- og öryggisbúnaður skal viðurkenndur af Siglingamálastofnun.
- Yfirbyggðir björgunarbátar skulu vera á nýjum vöruflutningaskipum 500 brl. og stærri.
- Stigar á borðháum skipum til að auðvelda mönnum að komast í björgunarbáta.
- Björgunarnet til að ná mönnum úr sjó á skipum með hlífðarþilfari.
- Neyðarsendar á flugvélartíðnum 121,5 og 243 kHz skulu vera í öllum lögskipuðum björgunarförum öðrum en léttbátum.
- Skip stærri en 100 brl. skulu hafa um borð sérstaka neyðaráætlun.

#### **5. Breyting á reglum um vinnuöryggi á fiskiskipum.**

Breyting þessi sem tók gildi 1. janúar s.l. á að auka öryggi við vindur, lyfti- og losunarbúnað í fiskiskipum.

Með nýjum ákvæðum er ætlað að tryggja að ekki skapist slyshætta við vindur, lyfti- og losunarbúnað á fiskiskipum ef aflrof verður á búnaðinum. Það hefur komið fyrir að bómur

eða hlöss hafa fallið niður ef rafmagn hefur slegið út eða þrýstingur farið af vökvaprýstikerfum þessa búnaðar og þá legið við stórslysum.

Af nýjum reglum eða ákvæðum sem nú er unnið að, er undirbúningur að gildistöku 3. kafla SOLAS um björgunar- og öryggisbúnað kaupskipa er taka mun gildi 1. júlí 1986.“

## Fylgiskjal VI.

### MENNTAMÁL

#### Lög um Sjóvinnuskóla Íslands.

1. gr. Heimilt er að stofna farskóla, sem heitir sjóvinnuskóli Íslands, og hefur hann heimilisfang í Reykjavík.

2. gr. Markmið skólans er:

1. Að annast þá kennslu í verklegri sjóvinnu sem krafist er fyrir fiskimanna- og farmannapróf við stýrimannaskóla.

2. Að annast slíka kennslu utan Reykjavíkur og Vestmannaeyja þar sem stýrimannaskólanám er stundað.

3. Að standa fyrir sjóvinnunámskeiðum fyrir pílta og stúlkur er hyggja á nám við stýrimannaskóla, enda veiti próf þaðan sömu réttindi og próf frá sjóvinnuskólanum (skv. liðum 1 og 2).

4. Að annast kennslu í sjóvinnubrögðum við verknám gagnfræðastigsins við unglingskóla og fjölbrautaskóla hinna stærri staða í samvinnu við viðkomandi fræðslufirvöld.

5. Að standa fyrir námskeiðum, ef þurfa þykir, fyrir leiðbeinendur sem annist kennslu í sjóvinnubrögðum meðal fullorðinna, kennara og unglinga, þó eigi oftár en annað hvert ár.

6. Að beita sér fyrir fræðslu í öllum framhaldsskólum í samráði við Slysavarnafélag Íslands og sjóslysanefnd um slysa- og öryggismál sjófarenda með fyrirlestrum og fræðslumyndum.

7. Að tengja enn betur saman nám þeirra, sem á skipum ætla að starfa við fiskiðnaðarnámið með fræðslu í meðferð og verkun sjávarafra meðal nemenda unglings- og gagnfræðaskóla og gefa þeim sem sjómennsku stunda frekari tækifæri til áframhaldandi náms á þessum sviðum.

3. gr. Í skólanum skal kenna:

Sjómennsku, verklega og munnlega, heilsufræði og vélfræði. Enn fremur skal með fyrirlestrum og heimsóknnum í fiskiðjuver og um borð í skip og á annan hátt gefa nemendum leiðbeiningar um meðferð og verkun sjávarafurða.

4. gr. Nemendur, sem lokið hafa prófi frá sjóvinnuskólanum, skulu fá prófskírteini er sýni aðaleinkunn þeirra og séreinkunnir.

5. gr. Almenn inntökuskilyrði:

1. Að hafa náð 15 ára aldri.

2. Að vera ekki haldinn neinum næmum sjúkdómi eða líkamskvilla er getur orðið öðrum nemendum skaðvænn.

6. gr. Skólinn starfar allt að 10 mánuði á ári og skal skólatíma yfirleitt skipt í þriggja mánaða námskeið.

7. gr. Forstöðumaður skólans skal hafa lokið annars stigs prófi frá stýrimannaskóla eða hlotið hliðstæða menntun. Hann skal ráða kennara við námskeiðin í samráði við Fiskifélag Íslands. Laun forstöðumanns og kennara skulu vera samkvæmt kjarasamningi starfsmanna ríkisins.

8. gr. Ráðherra skipar fjóra menn í skólanefnd skv. tilnefningu eftirtalinna aðila: Sjómannasambands Íslands, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, Landsambands ísl. útvegsmanna, Félags ísl. botnvörpuskipaeigenda og fimmta manninn án tilnefningar og er hann formaður skólanefndar.

9. gr. Menntamálaráðuneytið fer með yfirstjórn skólans og setur reglugerð um námskrá, kennslutíma o.fl., en Fiskifélag Íslands annast allan daglegan rekstur skólans.

Kostnaður við skólann greiðist úr ríkissjóði.

## Fylgiskjal VII.

*Pétur Sigurðsson:*

### **Ekkert kemur í veg fyrir slys á sjó nema árvekni, dómgreind og kunnátta!**

Pótt mikil umræða verði oft í þjóðfélagi okkar um ákveðin vandamál og skoðanir hafðar uppi um lausn þeirra er engin trygging fyrir því að framkvæmd fylgi orðum. Þetta verður hins vegar ekki sagt um þá umræðu sem hófst veturinn 1984 um öryggismál sjómanna: þeirri umræðu hafa fylgt ákvarðanatökur og athafnir.

Eðlilega spyrja menn hvort slíkt starf verði viðvarandi eða hvort það hjaðni sem hver önnur bóla. Áður en reynt er að svara slíkri spurningu ber að líta til þess sem varð hvatinn að því átaki sem gert hefur verið að undanfögnu.

Til staðar var innibygð gremja, sárindi og sorg margra sem höfðu bent á leiðir til að draga úr slysatíðni meðal sjómanna, en töluðu fyrir daufum eyrum. Helliseyjarslysið við Vestmannaeyjar og frækilegt sund Guðlaugs Friðþórssonar til lands, auk þeirrar karlmennsku sem hann sýndi eftir að landi var náð, varð hvati að mikilli umræðu á Alþingi um öryggismál sjómanna. Í lok þessarar umræðu lýsti samgöngumálaráðherra, Matthías Bjarnason, því yfir að hann mundi skipa sérstaka þingmannanefnd til að vinna að könnun og tillögugerð um öryggi sjómanna.

Þessi nefnd var skipuð 30. mars 1984 og eiga núu alþingismenn sæti í henni. Í skipunarbréfi nefndarinnar segir m.a.:

„Nefndin skal fjalla um alla þætti öryggismála skipa og áhafna þeirra, þar með talin menntun og þjálfun áhafna. Nefndin skal jafnframt gera tillögur um nauðsynlegar úrbætur í öryggismálum sjómanna og tillögur um fjármögnun slíkra aðgerða. Hún skal í störfum sínum hafa náðið samstarf við Siglingamálastofnun ríkisins, rannsóknarnefnd sjóslysa, Slysavarnafélag Íslands, Landhelgisgæslu Íslands og samtök sjómanna og útgerðarmanna.“

Þegar þingi lauk að vori hófst mikið og árangursríkt starf þessarar nefndar, og í októberlok skilaði nefndin áfangaskýrslu til ráðherra eins og hann hafði beðið um. Í þessari skýrslu komu fram 16 ítarlegar tillögur og sú sautjándi fól í sér tillögu um fjármögnun til að standa undir kostnaði við framkvæmd þeirra.

Ég tel mér rétt og skylt, sem verkstjóri í þessari nefnd, að geta þess að hún er vel skipuð. Flokkspólitísk sjónarmið voru ekki höfð uppi, heldur vilji nefndarmanna að leggja sitt af mörkum svo leysa mætti brýnt vandamál.

Öll sérþekking allra nefndarmanna hefur komið að góðum notum. Mikla og góða hjálp hefur nefndin fengið frá ritara hennar, Þórhalli Hálfðánarsyni framkvæmdastjóra rannsóknarnefndar sjóslysa.

Nefndin náði strax góðri samvinnu við ráðamenn, ekki síst samgönguráðherra, Matthías Bjarnason, sem er þingmaður kjördæmis sem á allt sitt undir sjósókn og fiskvinnslu. Hann gjörþekkir þarfirnar og nauðsyn þess „að hart þarf að sækja, en öryggis gæta“.

Hið sama má segja um sjávarútvegsráðherra, Halldór Ásgrímsson, sem hefur einnig lagt störfum nefndarinnar mikilsvert lið. Þá var mikill styrkur í því að fá til starfa ungan og áhugasaman starfsmann Siglingamálastofnunar, Magnús Jóhannsson, sem nokkru síðar var skipaður siglingamálastjóri. Mjög gott samstarf hefur einnig verið við aðra forustumenn aðila sem ráðherra gat um í skipunarbréfi sínu.

Síðast en ekki síst vil ég benda á ráðstefnu sem haldin var 21.–22. september 1984 um öryggismál sjómanna. Þessi ráðstefna var haldin fyrir forgöngu rannsóknarnefndar sjóslysa og Siglingamálastofnunar ríkisins. Þátttökuaðilar voru auk þeirra, fjórtán aðrir hagsmunaaðilar, félög og stofnanir í sjávarútvegi og siglingum, auk öryggismálanefndar Alþingis. Fjöldi þeirra sem tóku þátt í ráðstefnunni var 216, þar af stór hópur starfandi sjómanna og verðandi þ.e. nemendur úr Sjómannaskólanum.

Á þessari ráðstefnu voru flutt 27 erindi og umræðuhópar fjölluðu um helstu málaflokka og skiluðu álit í lok ráðstefnunnar. Öll erindi og álit hennar voru gefin út í einu hefti og hefur því þegar verið dreift meðal starfandi sjómanna.

Samkvæmt tillögu öryggismálanefndar Alþingis var Slysavarnafélagi Íslands falin framkvæmd svokallaðra öryggisnámskeiða en á þeim á að kenna öryggis-, bruna- og slysavarnir, reykköfun, auk notkunar björgunarbúnaðar og almenna sjómennsku. Hófast þessi námskeið mjög fljótlega eftir tillögugerð og hafa farið víða um land. Varðskipið Þór sem SVFÍ eignaðist fyrir eitt þúsund krónur, skapar frekari vonir um framgang þessara mála.

Ég fullyrði að mikið hefur unnist á síðustu misserum, ekki síst af hendi stjórnvalda og Alþingis. Má þar til nefna að ný siglingalög hafa verið samþykkt, svo og ný lög um Siglingamálastofnun ríkisins. Til stjórnar hennar fellur margt af fyrri störfum rannsóknarnefndar sjóslysa, en fastanefnd til rannsóknar sjóslysa, hliðstæð valdamikilli Flugslysanefnd tekur brátt til starfa í samræmi við ný siglingalög. Nýjar reglur hafa verið settar á fjölmörgum sviðum af Siglingamálastofnun og fleiri opinberum aðilum og á undanþáguvandamálinu var skynsamlega tekið, af fullum þunga, en þó með lipurð. Lögðu hagsmunaaðilar þessu máli gott lið og er þess að vænta að við vinnum okkur út úr þessu vandamáli á næstu árum.

Þegar ég líf til baka yfir þessa stuttu en þýðingarmiklu vegferð er mín niðurstaða sú að grundvallarskilyrði þess að auknu öryggi sæfara verði náð sé **fræðsla, þekking og þjálfun**.

Ráðherra menntamála, Sverrir Hermannsson, mælti eftirfarandi orð á Alþingi skömmu fyrir þinglok:

„Nám er hagkvæmasta fjárráðstöfun sem hugsast getur.“

Þetta er hárrétt hjá ráðherra. Persónulega tel ég góða guðfræði að kenna sjómönnum að gæta lífs og lima og fara vel með og gæta þeirra stórkostlegu efnislegu verðmæta sem þeir fara með.

Til viðbótar vil ég benda á að nám má flokka eftir hagkvæmni. Hún hlýtur að eiga sér sterka stoð, ef hægt er að koma í veg fyrir óhugnanlega slysatíðni til sjós — þar með talinn ótrúlegan fjölda dauðaslysa.

Vík ég þá aftur að spurningunni í upphafi þessarar greinar. Verður forvarnarstarfið viðvarandi eða hjaðnar það sem hver önnur bóla?

Þessi þörf var virt, að vísu lítils háttar, þegar Alþingi samþykkti frumvarp sem ég flutti um Sjóvinnuskóla Íslands (lög nr. 23, 1975 frá 23. maí). Þetta voru því miður aðeins heimildarlög og hafa aldrei verið nýtt. En í þeim segir að skóli þessi skuli vera farskóli, þ.e. að hann sé til staðar á helstu útgerðarstöðum landsins þegar óskað er og möguleikar eru fyrir hendi.

Samkvæmt 9. gr. þessara laga á menntamálaráðuneytið að fara með yfirstjórn skólans og kostnaður á að greiðast úr ríkissjóði. Hvort sem þessu ráðuneyti eða öðru verður treyst fyrir frekari framkvæmdum tel ég nú að heppilegast og fljótvirkast sé að taka þessi lög til endurskoðunar og breyta þeim á þann veg að þetta verði *starfandi farskóli* og beri heitið *Slysavarna- og sjóvinnuskóli Íslands*.

Ahugamenn binda miklar vonir við fyrrum varðskipið Þór sem nú má með réttu kalla „skólaskipið Þór“. Vera má að einhverjum muni vaxa í augum fyrst í stað kostnaðurinn ef slíkur skóli yrði látinn „sigla“ á milli kennslustaða, þ.e. helstu útgerðarstaða landsins. Ef mönnum sýnist svo eru hæg heimatökin að leita til Landhelgisgæslu Íslands, en forstjóri hennar, Gunnar Bergsteinsson, hefur tjáð þeim sem þetta ritar að ekki þurfi að vera nein vandkvæði á því fyrir LHÍ að flytja slíkan farskóla, kennara og búnað milli staða.

Í ljósi þessa tel ég að kostnaður við það nám sem hér er rætt um eigi að greiðast úr sameiginlegum sjóðum landsmanna og að því beri að stefna þegar í haust. Að þessi *fræðsla, þekking og þjálfun* eins þýðingarmesta þáttar í atvinnulífi landsmanna þurfi að lifa á bónbjörgum og duttlungafullum þingmönnum á ekki að líða til lengdar.

Við sem höfum setið í öryggismálanefnd sjómanna tókum að okkur framkvæmd þess þáttar eigin tillagna sem varðar áróður og auglýsingar til styrktar þeim málum sem að var unnið. Fyrir þann þátt okkar starfs hefur nefndin orðið fyrir gagnrýni. Á síðum þessa blaðs er þessi hluti nefndarstarfsins rifjaður upp og verður blaðið sent til sjómanna á sama hátt og nefndin sendi frábært kennslugagn frá Landssambandi slökkviliðsmanna um borð í öll íslensk skip. Var þetta gert í fullu samkomulagi við Siglingamálastofnun sem sá um dreifingu.

Vegna framkominnar gagnrýni er rétt að taka fram eftirfarandi:

Fyrsta veggspjald nefndarinnar sem sent var til skipa, var teikning eftir okkar ágæta Sigmund. Skip situr á skeri og öll áhöfnin er í því að gera vitleysur. Á brúarþaki situr sá eini sem varð þekktur á spjaldinu, samgöngumálaráðherra og er að lesa sér til í leiðarvísi! Hann gaf sjálfur góðfúslega leyfi til þessa, enda var honum strax tjáð að nefndin væri á engan hátt að gagnrýna eða veða að stétt skipstjórnarmanna og annarra yfirmanna á skipum sem slíkra, heldur *trassanna sem koma óorði á þá og aðra yfirmenn vegna kæruleysis, vanþekkingar* og því miður oft reynsluleysis.

Þá ber og að geta þess að við gerðum okkur fulla grein fyrir að auglýsingar okkar í dagblöðum næðu ekki til allra sjómanna, enda var þeim ekki síður stefnt að öðrum aðilum.

Sjómönnum hefur oft réttilega verið borið á brýn kæruleysi í eigin öryggismálum, og hafa ábendingar og umvandanir um borð oft lítill áhrif haft. Við reynum með þessum auglýsingum að ná til foreldra, eiginkvenna og barna sjómanna, svo að fjölskyldan, sem á mest undir því að sjómaðurinn komi heill af hafi, leggi sitt fram til að árangri verði náð.

Öryggismálanefnd Alþingis er að ljúka störfum. Útgáfa fræðslubæklinga sem nefndin hefur safnað fé til er í undirbúningi og að því starfi verður unnið áfram.

Þetta starf má ekki stöðvast. Félagasamtök, stofnanir, hagsmunasamtök með þátttöku opinberra aðila verða að halda merkinu á lofti með fyrirsögn þessarar greinar við hún:

**Ekkert kemur í veg fyrir slys á sjó nema árvekni, dómgreind og kunnátta.**



## Fylgiskjal VIII.

Framlög fyrirtækja og starfsmanna þeirra til útgáfu fræðslubæklinga um öryggismál sjómanna.

*Eftirtaldir aðilar styrktu öryggismálanefnd sjómanna.*

	Krónur.
Sparisjóður Norðfjarðar .....	1 500
Hraðfrystistöð Vestmannaeyja .....	50 000
Hólmadrangur hf. ....	10 000
Sparisjóður Ólafsvíkur .....	2 500
Íshúsfélag Ísfirðinga .....	50 000
Olúfúfélagið hf. ....	50 000
Gúmmibátapjónustan .....	7 500
Sparisjóður Hafnarfjarðar .....	10 000
K.E.A. Akureyri .....	7 000
O. Ellingsen .....	15 000
Slippfélag Reykjavíkur .....	5 000
Landsbanki Íslands Laugavegi 7 .....	130 000
Sparisjóður Vélstjóra .....	6 000
Lifrarsamlag Vestmannaeyja .....	2 000
Einar Guðfinnsson Bolungarvík .....	50 000
Samband ísl. samvinnufélaga .....	130 000
Kristján Ó. Skagfjörð .....	60 000
Eimskip .....	40 000
Skagstrendingur hf. og skipshafnir .....	331 500
	<hr/>
Alls kr.:	958 000
Greiddir ýmsir reikningar af styrktarfé .....	352 902
Eftirstöðvar af styrktarfé í vörslu ritara nefndarinnar .....	605 098
	<hr/>
Kr.:	958 000

## Fylgiskjal IX.

### NEFNDARÁLIT.

Með bréfi dags. 29. janúar 1985 skipaði samgönguráðherra, Matthías Bjarnason, nefnd til að gera tillögur um framkvæmd eftirgreindra tillagna öryggismálanefndar sjómanna:

- „1. Stöðugleiki allra eldri skipa verði mældur, svo og þeirra nýrri, hafi umtalsverðar breytingar verið gerðar á þeim á byggingartímanum eða síðar. Prófanir skal gera á þyngd veiðarfærabúnaðar og settar reglur um frágang afla í lest og á þilfari svo sem um skelfisk og afla sem landað er daglega.
2. Ákvæði um ábyrgð skipasmíðastöðva, vélsmiðja og eigenda skipa vegna breytinga á skipum og skil á teikningum og stöðugleikaútreikningi til Siglingamálastofnunar vegna þessa verði hert.
3. Rannsóknir sjóslysa — sjópróf — verði færðar í nútímalegt horf, sbr. rannsóknir umferðar- og flugslysa.“

Í nefndinni voru Ólafur S. Valdimarsson ráðuneytisstjóri, sem jafnframt var formaður nefndarinnar, Magnús Jóhannesson siglingamálastjóri, Karvel Pálmason alþingismaður, Þórhallur Hálfðánarson sem skipstjóri og Hermann Skúlason skipstjóri. Ragnhildur Hjaltadóttir deildarstjóri var ritari nefndarinnar.

Nefndin hélt allmarga fundi og leitaði einnig álits fulltrúa LÍÚ, FFSÍ, Stýrimanna-skólans í Reykjavík og Félags dráttarbrauta og skipasmiðja á einstökum þáttum verkefnis-ins. Eftirfarandi nefndaráliti er skipað í kafla í samræmi við erindisbréf nefndarinnar.

### **I. kafli: Stöðugleiki skipa.**

„Stöðugleiki allra eldri skipa verði mældur, svo og þeirra nýrri, hafi umtalsverðar breytingar verið gerðar á þeim á byggingartíma eða síðar. Prófanir skal gera á þyngd veiðarfærabúnaðar og settar reglur um frágang afla í lest og á þilfari svo sem um skelfisk og afla sem landað er daglega.“

Segja má að tillaga öryggismálanefndar sjómanna sé tvíþætt, annars vegar athugun á stöðugleika skipa sem gera verður ráð fyrir að kunni að leiða til frekari aðgerða í einhverjum tilvikum og hins vegar setning reglna sem eiga að tryggja að stöðugleiki skipa sé ekki bagaður um of af meðferð veiðarfæra eða frágangi afla um borð.

Tillagan gerir ráð fyrir því að öll fiskiskip, sem ekki hafa fullkomin stöðugleikagögn, verði athuguð án tillits til stærðar eða gerðar þeirra.

#### **1. Reglur um stöðugleika fiskiskipa.**

Reglur um stöðugleika og öryggi fiskiskipa nr. 553/1975 tóku gildi 5. desember 1975. Reglurnar gilda fyrst og fremst um skip 15 m að lengd og lengri sem smíðuð eru eftir gildistöku reglnanna enda var ekki talið fært né sérstök ástæða til að láta reglurnar ná til eldri skipa umfram það sem almennt tíðkast varðandi smíðareglur skipa. Í reglunum eru enn fremur ákvæði um uppstillingar í lestum sem eiga að tryggja að stöðugleiki sé ekki óhóflega skertur af frágangi afla í lest.

Áður höfðu ekki verið til sérstakar reglur um stöðugleikamörk þó að stöðugleiki hafi verið reiknaður og athugaður fyrir allmörg fiskiskip áður en reglurnar tóku gildi.

Hins vegar hefur þeirri meginreglu sem almennt gildir um áhrif nýrra smíðareglna á eldri skip verið beitt. Skip, sem farið hafa í meiri háttar breytingar, svo sem lengingu, yfirbyggingu eða fengið hafa nýja brú, hafa verið krafín um stöðugleikagögn og þau látin fullnægja kröfum reglnanna eftir því sem tæknilega hefur verið unnt hverju sinni. Fullkominn stöðugleikagagna hefur því verið aflað fyrir mun fleiri skip en þau sem byggð eru eftir 5. desember 1975 af þessari stærð.

Hinn 1. janúar 1986 voru á skipaskrá 832 þilfarsfiskiskip þar af voru 516 skip lengri en 15 m. Af þessum 516 skipum voru 168 með fullkomin gögn og fullnægðu kröfum, 186 með einhver gögn, en 162 skip höfðu nánast engin gögn til nákvæmra stöðugleikaútreikninga.

Kostnaður við upplýsingaöflun og útreikninga til öflunar fullkominn gagna fyrir öll fiskiskip stærri en 15 m að lengd er áætlaður rúmlega 24 millj. kr. (verðlag í janúar 1986). Er þá ekki meðtalin kostnaður sem verða kann af slíptöku, enda er eðlilegt að slík mæling verði gerð við reglulega slíptöku skipsins.

Reglur um stöðugleika þilfarsfiskiskipa minni en 15 m að lengd tóku gildi 1. apríl 1980, en áður höfðu ekki verið nákvæmar kröfur í reglum um stöðugleika þessara skipa. Hins vegar hefur verið algengt að mæla stöðugleika þessara skipa út frá mælingum á veltitíma og fríborði. Fullkomnir stöðugleikaútreikningar eru því ekki tiltækir fyrir þessi skip nema í örfáum tilvikum. Fjöldi eftirlitsskyldra þilfarsfiskiskipa í þessum flokki, þ.e. frá 6 m að lengd að 15 m var um síðustu áramót 316. Þar af voru 236 skip minni en 12 brl. en 80 skip stærri.

Kostnaður við að útbúa fullkomin gögn fyrir skip stærri en 12 brl. er áætlaður um 7,5 millj. króna á sömu forsendum og áður.

## **2. Tillögur nefndarinnar.**

Eins og að framan er greint má ljóst vera að framkvæmd tillögu öryggismálanefndar sjómanna er viðamikil og tímafrekt verkefni.

Þar eð tilgangur tillögunnar er að draga úr sjóslysum sem að einhverju leyti má rekja til vanrækslu þeirra þátta sem tillagan tekur til, telur nefndin óhjákvæmilegt að undirstrika að stöðugleiki skips er breytilegur og háður því hvernig með skipið er farið. Í þessu sambandi skal bent á grein 2.01. gildandi reglna um stöðugleika og öryggi fiskiskipa nr. 553/1975 en þar segir svo:

„Þrátt fyrir það að ákvæðum þessara reglna sé fullnægt getur skipi samt hvolf og skipstjóri er engan veginn leystur undan þeirri ábyrgð sem á honum hvílir varðandi hleðslu, sjóbúnað, búlkun farms og veiðarfæra, svo og almenna forsjálmi við siglingu skips.“

Með þetta í huga gerir nefndin tillögur um eftirfarandi verkefni sem miða að settu marki.

Nefndin er sammála um að auk öflunar upplýsinga fyrir sjómenn um stöðugleika ákveðinna fiskiskipa þurfi að auka fræðslu um stöðugleika skipa. Að öðrum kosti munu fyrirbyggjandi upplýsingar ásamt viðbótarupplýsingum sem aflað verður koma að takmörkuðu gagni. Hagnýt notkun stöðugleikagagna byggist á grundvallarþekkingu skipstjórnarmanna á stöðugleika skipa.

Kennsla í skipagerð og stöðugleika skipa hófst ekki í fiskimannadeildum stýrimanna-skólanna að marki fyrir en 1973 en hefur síðan farið vaxandi og er nú á öllum stigum skipstjórnarnáms. Þannig væru t.d. með lögum nr. 112/1984 í fyrsta skipti gerðar kröfur um fræðslu í grundvallaratriðum stöðugleika til minnstu réttinda (30 rúmlestir) og sérstök áhersla lögð á þessi atriði í réttindanámi undanþágumanna skv. sömu lögum.

Nefndin telur mikilvægt til árangurs að auka fræðslu um áhrif hleðslu og veiðarfæra á stöðugleika fiskiskipa. Með vísan til ofanritaðs leggur nefndin eftirfarandi til:

1. Árin 1987 og 1988 fari fram athugun á stöðugleika allra þeirra þilfarsfiskiskipa stærri en 12 brl. en minni en 100 brl. sem ekki hafa þegar fullkomin stöðugleikagögn og fullnægja kröfum. Kröfu um stöðugleikaathugun þessara skipa verði fullnægt með auglýsingu.
2. Þegar í stað verði hafist handa um að auka fræðslu til sjómanna um undirstöðuatriði stöðugleika með útgáfu fræðslubæklings um stöðugleika og hleðslu fiskiskipa og lögð aukin áhersla á kynningu fræðslumyndar um sama efni.
3. Komið verði á fót endurmenntunarnámskeiði í undirstöðuatriðum stöðugleika skipa, hliðstætt því sem nú er kennt á réttindanámskeiðum fyrir undanþágumenn. Námskeið þetta verði haldið í öllum landshlutum á næsta ári.

## **3. Framkvæmd tillagna (skv. 2. tölul. I. kafla, bls. 3).**

1. Jafnframt auglýsingu um kröfu um stöðugleikaathugun skipanna verði eigendum þeirra ritað bréf eigi síðar en fyrir lok þessa árs þar sem þeim verði kynnt efni auglýsingarinnar og jafnframt veittar upplýsingar um þá aðila sem annast stöðugleikaútreikninga fyrir skip. Eigendum verði gefinn frestur til að tilkynna ráðuneyti (Siglingamálastofnun) um fyrirhugaða tímasetningu athugunar og líklegan framkvæmdaaðila.
2. Siglingamálastofnun annist framkvæmd 2. tölul. í samráði við stýrimannaskólana í Reykjavík og Vestmannaeyjum.
3. Menntamálaráðuneytið verði fengið til að skipuleggja og koma á fót endurmenntunarnámskeiðum, sbr. 3. lið tillagna.

#### 4. Kostnaður við framkvæmd og fjármögnun tillagna.

Nefndin fjallaði ítarlega um þá hlið málsins er snýr að kostnaði við athugun á stöðugleika skipa minni en 100 brl.

Í ljósi þess að líklegt megi telja að í flestum tilvikum muni framangreind stöðugleikaathugun staðfesta stöðugleika innan þeirra marka sem eðlilegt má telja og að ekki sé frekari aðgerða þörf telur nefndin óeðlilegt að eigendur þessara skipa greiði einir allan kostnað samfara fyrirskipaðri athugun.

Um næstu áramót munu taka gildi nýjar reglur um mælingar skipa sem munu m.a. leiða til þess að á næstu sjö árum (fyrir 1. janúar 1994) verður eigendum allra skipa gert skylt að láta mæla skip sín samkvæmt nýjum reglum.

Með hliðsjón af því að umrædd stöðugleikaathugun mun jafnframt veita upplýsingar sem nauðsynlegt er að afla vegna nýrrar mælingar telur nefndin rétt að leggja til að ríkissjóður leggi fram sem nemur um 40% af áætluðum kostnaði við athugun þessa, auk opinbers eftirlits.

Auk kostnaðar við athugun þessa verður að gera ráð fyrir því að í einhverjum tilvikum verði nauðsynlegt að gera lagfæringar og/eða endurbætur á skipum.

Um stærð þessa þáttar er útilokað að segja nokkuð fyrr en athugunum er lokið. Ljóst er þó að kostnaður getur orðið umtalsverður ef gera þarf breytingar á skipum vegna ófullnægjandi stöðugleika og jafnvel getur komið upp sú staða að hagkvæmara sé að taka viðkomandi skip úr rekstri en framkvæma nauðsynlegar breytingar.

Áætlaður kostnaður við framkvæmd tillagna yrði sem hér segir (janúarverðlag 1986):

1. Athugun á stöðugleika allra skipa 12–100 brl. að stærð sem ekki hafa fullkomin stöðugleikagögn.
  - A. Stöðugleikagögn (ráðgjafar) 24 600 000.
  - B. Eftirlit stjórnvalda 1 350 000.  
Alls kr. 25 950 000.
2. Kostnaður við útgáfu upplýsingarits um hleðslu skipa, stöðugleika o.fl.  
Alls kr. 250 000.
3. Kostnaður við endurmenntunarnámskeið skipstjórnarmanna 10 námskeið.  
Alls kr. 600 000.

Nefndin leggur til að stjórnvöld leggi til allt fjármagn sem þarf til framkvæmda á liðum 13,2 og 3 og sem svarar 40% af kostnaði samkvæmt 1A. Miðað við áætlun þessa yrði hluti ríkissjóðs um 12 millj. kr. og hluti eigenda skipa um 14,8 millj. kr.

## II. kafli: Ábyrgð skipasmíðastöðva o.fl.

„Ákvæði um ábyrgð skipasmíðastöðva, vélsmiðja og eigenda skipa vegna breytinga á skipum og skil á teikningum og stöðugleikaútreikningi til Siglingamálastofnunar vegna þessa verði hert.“

### 1. Gildandi réttur.

Um þetta atriði gilda ákvæði 26. gr. laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt þeim er nýsmíði skipa háð eftirliti Siglingamálastofnunar og engar meiri háttar breytingar má gera á skipi nema að fengnu leyfi siglingamálastjóra.

Töluverður misbrestur er á því að skipasmíðastöðvar og sér í lagi verkstæði tilkynni eða afli leyfa Siglingamálastofnunar í samræmi við framangreind ákvæði laganna. Stærri skipasmíðastöðvar tilkynna þó jafnan um fyrirhugaða nýsmíði og meiri háttar breytingar á skipum.

## 2. Tillögur nefndarinnar.

Nefndarmenn ræddu ítarlega um á hvern hátt ábyrgð verði best komið á hendur þeim sem smíði og breytingar annast. Urðu þeir sammála um að hert viðurlög væru virkasta úrræði hér að lútandi.

Um refsingar o.fl. er fjallað í X. kafla laga um eftirlit með skipum. Þar eru ákveðin viðurlög á hendur eigendum skipa, útgerðarmönnum, skipstjórum o.fl. (47. gr.)

Samkvæmt 48. gr. má ákvarða þargreindum aðilum sekt eða varðhald ef sök sannast á viðkomandi. Lögin skortir m.a. ákvæði um refsíábyrgð skipasmíðastöðva og verkstæða. Nefndin leggur því til að téðum lögum verði breytt á þá leið að heimilað verði að ákvarða skipasmíðastöðvum og verkstæðum fésekt án tillits til þess hvort sök sannast á einstaka starfsmenn. Nefndin leggur enn fremur til að þegar skip eru smíðuð erlendis verði *eigendum* þeirra gert að tilkynna og afhenda nauðsynleg gögn til Siglingamálastofnunar.

Með vísan til framanritaðs leggur nefndin til að eftirfarandi breytingar verði gerðar á lögum um eftirlit með skipum:

### 1. 26. gr.

A. Nýsmíði skipa er háð eftirliti Siglingamálastofnunar ríkisins. Hver sá aðili sem tekur að sér að smíða skip hér á landi skal senda siglingamálastjóra tilkynningu þar um ásamt smíðalýsingu og uppdráttum þeim sem siglingamálastjóri telur nauðsynlega vegna eftirlitsins. Skulu uppdrættirnir vera í þríriti.

Séu skip smíðuð erlendis fyrir innlenda aðila skal (væntanlegur) eigandi sjá um að tilkynning og umrædd gögn berist Siglingamálastofnun ríkisins.

B. Engar meiri háttar breytingar, sbr. a-lið 14. gr., má gera á gömlum skipum án þess að sérstakt leyfi siglingamálastjóra sé fengið fyrir fram. Allar breytingar sem varða öryggi skips og áhafnar skulu gerðar undir eftirliti Siglingamálastofnunarinnar og gilda þar um sömu reglur um eftirlit og tilkynningaskyldu og um nýsmíði væri að ræða. Nánari ákvæði hér að lútandi skulu sett með reglugerð.

### 2. 47. gr.

Ef eigandi skips, skipasmíðastöð, verkstæði, skipstjóri eða annar yfirmaður skips brýtur í verki eða með vítaverðri vanrækslu gegn fyrirmælum í lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim varðar það sektum eða varðhaldi.

Nefndin bendir þó á að téð lög eru um margt úrelt orðin og því fleiri breytinga þörf en hér er lagt til.

## III. kafli: Rannsókn sjóslysa.

Rannsóknir sjóslysa — sjópróf — verði færðar í nútímalegt horf, sbr. rannsóknir umferðar- og flugslysa.

Nefndin samdi frumvarp til laga um breytingu á siglingalögum (230. gr. laganna). Í greinargerð með frv. segir m.a.:

Samkvæmt 230. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er samgönguráðherra heimilt að skipa sérstaka nefnd kunnáttumanna til að rannsaka tiltekin sjóslys ef ríkar ástæður mæla með því. Gert er ráð fyrir að slík nefnd yrði aðeins skipuð í algerum undantekningartilvikum.

Sjóslys gera ekki boð á undan sér og þegar þau verða er skjótra viðbragða þörf. Skipun nefndar skv. gildandi lögum gæti tekið einhvern tíma og dregur það mjög úr virkni nefndarinnar við frumrannsókn sjóslysa.

Hér er lagt til að skipuð verði föst, óháð nefnd þriggja sérfræðinga, t.d. skipaverkfræðings, lögfræðings og skipstjórnamanns sem geri sjálfstæða úttekt á rannsókn sjóslyss og orsökum þess. Nefndin skal starfa óháð og draga sínar ályktanir sjálfstætt. Nefndinni er heimilt að kalla til sérfræðinga og aðra í þágu rannsóknar máls.

Með þessari breytingartillögu er verksvið rannsóknarnefndarinnar fært í svipað horf og flugslysanevndar skv. 141. gr. loftferðalaga nr. 34/1964, sbr. l. nr. 8/1983.

Téð frumvarp var samþykkt með nokkrum breytingum sem lög nr. 21/1986.

Reykjavík, 23. september 1986.

Ólafur S. Valdimarsson.

Magnús Jóhannesson.

Karvel Pálmason.

Hermann Skúlason.

Pórhallur Hálfðánarson.