

Stykkishólmi 14 apríl 2012

Atvinnuveganefnd Alþingis
Alþingi
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Athugasemdir við frumvarp að lögum um stjórn fiskveiða vegna stærðartakmarka í krókaaflamarkskerfinu.

Í 5. gr. frv. ríkisstjórnar um stjórn fiskveiða er eftirfarandi:

Veiðileyfi með krókaaflamarki verður ekki gefið út á fiskiskip sem er stærra en 15 brúttótonn. Verði bátur stækkaður umfram þá stærð fellur veiðileyfi með krókaaflamarki niður.

Við undirritaðir sjómenn á krókaaflamarksbátum Bildsey SH 65 erum hluti sjómanna sem undanfarin ár höfum barist fyrir því að vinnuumhverfi okkar verði bætt á grundvelli laga um öryggi og hollustuhætti á vinnustöðum og reglugerðar nr. 200/2007 um bætt öryggi og hollustuhætti um borð í skipum. Sú barátta hefur að mestu snúið að vinnuveitendum okkar þar sem ekkert stéttarfélag telur sig skylt að vinna fyrir okkur. Sú barátta hefur skilað því að það er orðinn nokkuð útbeiddur skilningur á sjónarmiði okkar meðal útgerða þessara báta að þá verði að stækka.

Frá árinu 2005 hafa rutt sér til rúms bátar í krókaaflamarkskerfinu búnir beitningarvélum. Þetta er að okkar mati stórsnjall búnaður og er kominn til að vera í íslenska bátaflotanum.

Gallinn er hinsvegar sá að búnaðurinn þarf mikið pláss og krefst fjögurra manna áhafnar sem mæðir mikið á vegna alltof þröngrar og erfiðar vinnuaðstöðu. Þegar allur þessi búnaður er kominn um borð er nánast ekkert pláss eftir sem gerir aðstæður okkar á engan hátt forsvaranlegar eða samkvæmt þeim kröfum sem við flest gerum á 21. öld til aðbúnaðar og mundu hvergi líðast nema til sjós hjá samningslausri stétt.

Í dag er a.m.k. helmingur alls kvótans í krókaaflamarkskerfinu veiddur af bátum þar sem eigendurnir eru ekki um borð. Við erum því flestir sem á þessum bátum starfa venjulegir launamenn að öðru leyti en því að ekkert stéttarfélag berst fyrir okkar rétti, þó við flestir greiðum gjöld til stéttarféлага. Okkar raddir hafa því lítið heyrst út á við. Þar sem ljóst er að ekki verður aftur snúið í þeirri skynsamlegu þróun að nota beitningarvélar hlýtur krafa okkar að vera sú að gert sé ráð fyrir auknu plássi fyrir vinnuaðstöðu og gönguleiðum sem jafnframt eru flóttaleiðir ef hættu ber að höndum, hreinlætisaðstöðu og hvíldaraðstöðu. Með því að njörva stærð þessara báta við 15 bt. er verið að koma í veg fyrir að aðstaða okkar geti batnað.

Vandi okkar er eftirfarandi :

Hönnun á þeim beitnigarkerfum sem nú eru í notkun í þessum bátum miðast við u.þ.b. 10m langt rými sem ekki er hægt að koma fyrir í þessum bátum í dag þó allt sé reynt til þess og nefnum við flotkassa svalir og ýmislegt til þess að stækka bátana án þess að stærð þeirra teljist með í bt. mælingunum. Því er beitnigarkerfunum komið fyrir á breiddina sem þrengir gangvegina og gerir vinnuna margfalt erfiðari.

Lestarplass fyrir afla er of lítið, því það á að vera skýlaus krafa að nánast alltaf sé hægt að ganga frá aflanum í kör til að tryggj sé að aflinn geti ekki kastast til. Flestir þessara báta, þá eigum við ekki bara við báta sem veiða með beitningarvél heldur hina líka, miða við að róa með línu sem dugar í dagróður 14 klst höfn í höfn . Hinsvegar er aflinn oft

umfram það sem kemst í lest en flestir taka um 6t í lest. Í dagróðrum er aflinn venjulega 3-10 t. Það er einfaldlega ekki skynsamlegt öryggisins vegna og meðferðar aflans að bátum sé vísitandi haldið svo litlum að það leiði til þess að tíðum sé verið að ferðast með afla kannski langar leiðir í misjöfnu veðri lausan á dekki það getur beinlínis verið stór hættulegt og endað með ósköpum ef aflinn fer á stað. Í þessa báta vantar allt pláss fyrir hreinlætisaðstöðu eða eðlilega salernisaðstöðu. Salernunum er garnan komið fyrir niður í vélarrúmi sem hafa ekki meira en 80-90 cm lofthæð það gefur auga leið að þetta er ekki boðlegt og til skammar.

Með því að breyta 5 gr. frumvarpsins þannig að í stað 15bt. væri miðað við 15m mestu lengd er það sú lengd sem Siglingamálastofnun miðar við í reglum um smíði vinnubáta og eru jafnframt Norðulandareglur leystust ýmis vandamál. Lengstu bátarnir í dag með þessum óskapnaði flotkössum og svölum eru 13m langir því er ekki verið að fara fram á mikið. Í bátum sem hefðu 15m mestu lengd er hægt að koma beitnigarkerfi eðlilega fyrir, og stækka lestina þannig að amk. 10 tonn kæmust fyrir í körum. Auk þess rýmkast mikið allt aðgengi, hægt væri að koma fyrir eðlilegri aðstöðu og vistarverum fyrir fjögurra manna áhöfn.

Frá því að við höfum baráttu okkar 2006-7 fyrir bættri aðstöðu höfum við mætt fullum skilningi útgerðarmans okkar á aðstæðum okkar og vilja hans til að bæta úr. Við höfum látið gera vinnuvistfræðilega úttekt á aðstæðum okkar við höfum fengið álit skipatæknifræðinga á hættum samfara flotkössum og að hafa afla lausan á dekki. Við höfum svar Siglingastofnunar til Samgönguráðuneytisins þar sem fjallað var um okkar mál, allir þessir aðilar styðja okkar málstað, Siglingastofnun lýsir því sérstaklega að hún fagni viðleitni okkar í að bæta öryggi okkar og lítur á það sem spor í rétta átt ef stærðarmörkin yrðu 15m mesta lengd. Ofanrituðu til staðfestingar eru hér meðfylgjandi gögn.

1. Bréf Óskars Eyþórssonar skipstjóra sem lýsir nákvæmlega aðstöðu okkar.
2. Úttekt Magnúsar H Ólafssonar lögg. sjúkráþjálfara sérsvið vinnuvistfræði. Magnús lýsir einnig vinnu okkar og aðstöðu út frá vinnuvistfræði.
3. Skipatækni. Öryggi minni báta, hætta samfara notkun á flotkössum og farms á dekki.
4. Svar Siglingastofnunar til Samgöngutáðuneitisins þar sem rætt er um okkur.
5. Bréf Rannsóknarnefndar sjóslysa dagsettu 18. apríl 2012

Við undirritaðir förum þess á leit að 5. gr. frumvarpsins verði breytt á þann hátt að í stað " **stærra en 15 brúttótonn**" komi " **stærra en 15 metrar að mestu lengd**".

Við eða fulltrúi okkar erum tilbúnir að koma á fund nefndarinnar til að útskýra sjónarmið okkar frekar og eins bjóðum við nefndarmönnum í heimsókn um borð til að sjá með eigin augum um hvað verið er að ræða. Með von um að skynsamleg velferðar- og öryggissjónarmið verði látin ráða þannig að unnt sé að endurnýja báta sem ganga úr sér með öruggari bátum sem taka mið af þeim verkefnum sem á þeim eru framkvæmd.

Áhöfn Bíldseyjar SH 65

Jon Beck Agnarsson
Björn Asgeirsson
Óskor Eyþórsson

Rauð Vignar Pólsen
Helmur Kelle

Stykkishólmi 10. nóvember 2007

Sæfell hf - Gunnlaugur Árnasson
Stykkishólmi

Nú er komin rúmlega tveggja ára reynsla á útgerð Bildseyjar SH 65 á línu með beitningavél í svokölluðu 15 BT. krókaaflamarkskerfi.

Í því sambandi vil ég fyrst segja að þetta er framtíðin. Beitningavélin er stór þáttur í framþróun í veiðum. Þarna eru 4 menn að vinna um borð í stað 7-8 manna, þriggja út á sjó og 4-5 manna í landi við beitningu. Beitningvélin kemur vel út, beitir jafnvel betur en mannshöndin og árangur í veiðum er mjög góður. En í ljósi fenginnar reynslu vil ég undirritaður Óskar Eypórsson skipstjóri f.h. mín og áhafnarinnar á Bildsey koma eftirfarandi á framfæri.

Það hefur komið í ljós að vinnuástaða um borð í þessum bátum er óviðunandi. Vegna óhóflegra þrengsla á athafnasvæði okkar, í kringum beitninga-vélakerfið, línudráttinn og aflafráganginn tel ég að skapist óforsvaranlegt aukaálag bæði líkamlegt og andlegt á sjómennina. Það jafnvel lýsir sér sem innilokunarkennd ofl.. Eins og þér er kunnugt um hafa menn orðið að ganga til læknis og hætta störfum vegna þess, þá mætti og nefna aðra líkamlega kvilla. Þá eru ekki hættulausar gönguleiðir um bátinn þar sem nauðsynlega þyrftu að vera, engin hreinlætisaðstaða, vinnufatageymsla eða boðleg salernisaðstaða. Einnig eru ekki hvílu fyrir alla áhöfnina þó er ekki alltaf róíð úr heimahöfn.

Að mínu mati þarf tæplega 10 metra langt vinnusvæði frá stýrishúsi til að koma beitningavélakerfinu fyrir eins og það er hugsað af framleiðenda þ.e.a.s. í beinni línu. Hins vegar er plássíð innan við 7 metrar á okkar bát ca 24 fermetrar. Til að þetta sé hægt, í þessu stutta þrönga rými, er geymslurekkunum komið fyrir til hliðar við beitningarvélina og uppstokkarann sem aftur leiðir af sér að draga þarf línuna með höndum fram og til baka til hliðanna. Á lögninni þarf einn mann alveg í að forfæra línuna þannig og á drættinum má áætla að hálf starf eins manns fari í að forfæra línuna til baka. Það er verið að búa til vinnu með því að hafa aðstæður svo þöngar og erfiðar. Þegar línun er lögð og dregin þarf öll áhöfnin, 4 menn, að vera stanslaust að. Lögnin tekur u.þ.b. 2 klst. þá er 30-40 mín. matarhlé, þá tekur línudrátturinn við, 6-7 klst. hvíldarlaust. Þegar svo bætast við hreyfingar bátsins er þetta einfaldlega of löng staða, menn eru búnir í löppunum og skrokknunum eftir svo langa stöðu hvíldarlaust. Við erum að sóa, þegar allt er talið, bróðurparti af starfi eins manns í vitleysu með þessu fyrirkomulagi í stað þess að geta skipst á að hvílast.

Ég veit að þessi aðstaða er ekki verri eða betri hjá okkur en um borð í mörgum öðrum sambærilegum bátum en það hjálpar okkur ekki, þetta er öfug þróun. Að hafa ekki greiðar gönguleiðir um bátinn vegna þrengsla skapar líka alvarlega slyshættu. Ég sem ábyrgur skipstjóri sem á að baki nærri 30 ára sjómennskuferil, sem skipstjóri eða stýrimaður í 20 ár á litlum og stórum skipum, lít á þetta sem slæma sjómennsku. Þetta myndi hvergi líðast nema til sjós, þar sem sist skyldi. Ég ræddi við deildarstjóra hjá Vinnueftirliti ríkisins um hvernig öryggis- og aðbúnaðarmálum er háttað í landi, þar þetta saman á þann hátt sem hægt er og út frá því tel ég víst að væri sambærileg starfsemi í landi yrði hún fljótlega stöðvuð.

Eins og þú veist er miðað við u.þ.b. 14 klst. róðra í samræmi við reglugerðir um hvíldartíma og lína lögð í samræmi við það. Á þessa línu fæst oft afli sem er meiri en við komum í kör í lest þar sem lestarýmið er of lítið. Þetta setur okkur í afleita aðstöðu. Við verðum að taka áhættu, setja lausan fisk á þilfar. Í þessu felst talsverð hættu. Ef veður breyttist skyndilega gæti reynst erfitt að hemja lausan fisk á dekki það getur sett stöðugleikann í hættu. Einnig eykur það vinnuna á áhöfnina þar sem verður að handfjatla sama fiskinn aftur þegar í land er komið í stað þess að setja hann strax í kör. Í öðru lagi fer þetta mjög illa með hráefnið og er með öllu óskynsamlegt. Þá má líka nefna að í u.þ.b. helmings tilfella síðastliðin 20 ár þegar bátur undir 15 BT. ferst hefur sjóslysanevnd komist að þeirri niðurstöðu að slysið sé vegna þess að farmur fer af stað eða báturinn sé ofhlaðinn. Þar fyrir utan eru mörg mál sem ekki verða skýrð en gera má ráð fyrir að sama orsök liggja að baki. Dauðaslysatiðni sjómanna á þessum bátum jafngildir því að 220 dauðaslys yrðu í bilaumferðinni á ári, þetta er algerlega óásættanlegt.

Ég vil líka nefna það að það getur ekki heldur talist góð sjómennska að hengja flotkassa og svokallaðar svalir aftan á þessa báta enda er það dýrari aðgerð en að byggja bátskrokkinn í sömu lengd. Þetta er beinlínis heimskulegt, svona klatur er fyrir neðan okkar virðingu sem siglingaþjóð.

Að lokum læt ég fylgja með skýrslu frá Magnúsi H. Ólafssyni sjúkráþjálfara og vinnuvistfræðingi sem að minni ósk tók út vinnuumhverfið um borð í Bildsey ásamt bréfi um öryggi minni báta, frá Stefáni Guðsteinssyni og Bárði Hafsteinssyni skipaverkfræðingum sem í raun styðja mitt mál í aðalatriðum.

Þessir bátar eru vetrarvertíðarfloti margra byggðarlaga dagsins í dag. Við sjómenn eigum það ekki skilið að okkur sé settur svo þröngur kostur. Við störfum á einhverju erfiðasta hafsvæði í heimi, því er það sjálfsögð krafa okkar að okkur sé skaffaður nógu stór bátur til dagróðurs, bátur sem getur staðið undir því verkefni sem honum er ætlað, þ.e. veiðar með beitningavél í dagróðri. Í því ljósi ásamt ofanrituðu viljum við í samræmi við reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 200/2007 koma á framfæri óskum um að vinnuaðstaða okkar verði bætt í veigamiklum eftirfarandi atriðum:

- 1) Leitað verði allra leiða til að rýmka verulega það vinnusvæði sem við höfum þannig að hægt verði að auka öryggi okkar, bæta aðgengi, koma fyrir gönguleið að beitningavél og í kringum lestarlúgu þannig að t.d. þurfi ekki að setja sig í hættu við að klofa yfir opna lestina eða skríða.
- 2) Leitað verði leiða til að lengja megi rýmið þannig að setja megi beitningakerfið upp í beinni línu, slíkt mundi létta vinnuna til mikilla muna og í raun gjörbylta vinnunni.
- 3) Koma fyrir vinnufatageymslu með hreinlætisaðstöðu til að þrifa sig, hengja upp og þurrka vinnuföt.
- 4) Koma upp viðunandi salernisaðstöðu.
- 5) Koma upp kojum fyrir alla áhöfnina.

- 6) Lestarrýmið verði stækkað þannig koma megi öllum venjulegum dagafla fyrir í kör og rúmlega það ca. 10 tonn. Sú aðgerð myndi auka öryggi til mikilla muna þegar ekki þarf lengur að ferðast með lausan afla á dekki.
- 7) Leitað verði allra leiða til að bæði flotkassar og annað í ætt við það sem til þess eins er fallið að veita falst öryggi verði afmáð, vélarúmið heldur rýmkað sem því nemur.

Það er mitt mat að til að leysa ofangreind vandamál þarf að lengja bátinn upp í 15 metra að mestu lengd og breikka í rúmlega 4 m. Við þá breytingu mundi aðstaða okkur um borð gjörbreytast til batnaðar, auka öryggi okkar og létta alla vinnu. Við óskum eftir því að útgerðin reyni að koma á mótis við óskir okkar.

Virðingafyllst

Óskar Þorsteinsson

MAGNÚS H. ÓLAFSSON
LÖGG. SJÚKRAÞJÁLFI
SÉRSVIÐ: VINNUVISTFRÆÐI

BÍLDSEY SH

Úttekt á vinnuumhverfi og vinnuaðstæðum um borð í línubátnum Bildsey. Skoðun þessi fór fram laugardaginn 22. september 2007 að frumkvæði og undirlagi Óskars Eyþórssonar skipstjóra.

Farið var út í róður um kl 3.30 aðfaranótt laugardagsins frá Hofsósi og komið í land um 13 klst. síðar.

Áður en vinnuaðstaða og -umhverfi er tekið til umfjöllunar skal það tekið fram að flest það er varðar vinnuaðstöðu er haganlega fyrir komið, miðað við rými og aðstöðu, og greinilega hugað að velferð mannskapsins.

Á stími

Á leið út var beitan gerð klár. Beitukassarnir með harðfrosinni beitu voru settir upp á línurekkann, í tæplega höfuðhæð, en hann er staðsettur aftast í skipinu í miðju lokuðu rými. Þaðan var beitunni svipt yfir í kassa sem festur er á bakborðsvegg vinnurýmisins eða á móti rekknum. Kassi þessi er um 260 cm langur meðfram veggnum. Hann er um 40 cm djúpur og rúmlega 30 cm breiður. Efri brún hans er í um 120 cm frá gólfi og verður því að hluta til vinnuhæð mannanna. Jafnframt þarf líka að vinna sig ofan í botn kassans yfir brúnina. Gangurinn á milli línurekkans og kassans er um 52 cm á breidd. Ofan í kassanum var beitan brotin upp og undirbúin í beitingarvélina. Vél þessi er aftast bakborðsmegin í sama lokaða rýminu. Þarna er beita, smokkfiskur o.fl. sneitt niður í hóflega stóra bita fyrir vélina sem festir þá á önglana. Aftan við vélina er aðþrengt vinnurými fyrir stjórn-anda vélarinnar.

Eftir tiltöluleg stutt stím var farið að leggja línuna.

Línan lögð

Nú var farið að leggja línuna. Stjórnandi beitingarvélarinnar skreið undir vélina og kom sér fyrir í rými sem er ótrúlega þröngt. Trúlega kæmist maður sem er 20-25 kíló yfir kjörþyngd ekki fyrir þarna og þótt stjórnandinn fengi aðsvif er trúlegt að hann gæti ekki fallið. Hann gæti í mesta lagi sigið saman og beint niður. Hann seildist yfir hluta vélarinnar sem er nánast í brjósthæð og ofan í beitukassan, náði í beitu og mataði vélina. Vegna þrengslanna og hæðar vélarinnar miðað við kassann er erfitt að stýra beitunni í vélina.

Tveir áhafnar meðlimir greiddu línuna fyrir beitingu. Sleðinn sem önglarnir renna eftir í átt að beitingavélinni liggur í U umhverfis sjálfan rekkann eða línulagerinn sem bíður þess að vera lagður. Línurekki þessi er byggður á ca 15 sleðum sem liggja hlið við hlið, allir hlaðnir línur. Sleðunum er rennt til stjórnborða þar til þeir verða að öðrum armi U-sins og hluti heildarinnar sem ber línurnar að beitingavélinni. Talsverð handavinna. Sökum þess að lengd línurekkans takmarkast af stærð vinnurýmisins er útilokað að hagræða þannig að aðeins einn maður stjórni þessu verki. Því þurfa tveir menn að hagræða hvor ofan í annan og síðan fyrir beitinguna. Með lengra vinnurými hér mætti spara mannskap og hagræða. Vanir menn og samtaka vinna þetta að vísu vel en þessi verk mættu vera miklu hagkvæmari væri aðstaðan rýmri. Kallkerfi milli þessa vinnurýmis og skipstjóra í stýrishúsi myndu síðan væntanlega auðvelda samskiptin.

Þegar öll línan hafði verið lögð var tekið stutt matarhlé, kaffi og brauð og síðan var hafist handa við að draga.

Línan dregin

Um stórt op á yfirbyggingunni stjórnborðsmegin, rétt aftan við stýrishúsið, er línan dregin. Þar er spil sem spilar línuna inn. Hún fer síðan um þröngt hlið sem slítur fiskinn af önglunum. Þaðan á milli stífra skrúbba sem hreinsa mest af þeirri beitu sem eftir kann að vera á krókunum. Því næst fer línan um trekt ofan í nokkuð svert rör og flyst eftir því yfir í bakborðssiðu. Þar standa tveir menn við að gera línuna klára fyrir næsta túr.

Við opið tekur skipstjóri sér stöðu. Þarna, innan seilingar, eru öll helstu stjórn tæki skipsins þannig að unnt er að stjórna vél og stýri frá þessari verkstöð. Við línudráttinn kemur fiskurinn upp á pall framan við manninn. Mikið þarf að bogra við að gogga fisk og krækja í fisk sem fallið hefur af krókunum.

Ef hreyfingar skipsins sjá ekki um að koma fiskinum ofan í kassa, sem er eins og bókstafurinn L á hlið, með hæðarstillanlegum botni, gerir skipstjórinn það. Þessi kassi er staðsettur fast við pallinn sem fiskurinn kemur fyrst inn á. Lárétti hluti og sá styttri hins L-lagaða kassa liggur lítið eitt aftur með lestaropinunni, stjórnborðsmegin, en lóðrétti hlutinn og sá lengri liggur þvert framan við lestaropið. Við endann á kassanum eða ofan við L-ið stendur maður sem tekur fiskinn upp úr kassanum, blóðgar hann og flokkar hann eftir stærð og tegund ofan í mismunandi kassa sem eru í lestinni. Hæðarstillingin á botni kassans gerir blóðgaranum kleyft að ráða vinnuhæð sinni. Ef mikið er í kassanum, sem er ca. 40 cm. djúpur, þá lækkar hann botn kassans og eru þá efstu fiskarnir í kassanum í þægilegri seilingar hæð. Sé lítið í kassanum er botninn hækkður og fiskurinn þannig færður nær, ofar. Oft situr slatti af fiski eftir í neðri hluta L-sins, handan við horn þess og þarf þá blóðgarinn að seilast mjög langt eftir honum eða færa sig úr stað til að sópa þessum fiski að verkstöð sinni. Þegar smærri fiskur er blóðgaður verður blóðgarinn að halda fisknum í greip sér, en það veldur mikilli spennu í hönd og handlegg og reynir til lengdar mikið á fingur- og úlnliði. Stærri fiskurinn er lagður á brún kassans. Oft þarf blóðgari að byrja verkið á að snúa hverjum fiski áður en hann er tekinn upp þar sem hann virðist koma öfugar að honum. Við og við þarf blóðgarinn að moka ís upp úr fiskikari sem er ofan í lestinni og dreifa honum yfir fiskinn sem kominn er í hina kassana.

Blóðgarinn þarf oft, af ýmsum orsökum, að bregða sér yfir í stjórnborðshliðina. Þá skriður hann eftir brúnum lestarinnar og fikrar sig þannig á fjórum fótum og hálfleggjandi yfir, til þess að forðast fall, sem gæti orðið afdrifaríkt á þessum stað. Hann kemst ekki í kringum lestaropið þar sem bakborðs- og afturhlið lestar eru sambyggðar milliveggjum á milli vinnurýmanna og því ófært þar. Í þessu rými væri ástæða til að gera slysavarnarúttekt!

Á meðan þessu fer fram standa tveir menn úti við bakborðshlið skipsins handan við millivegg sem byggður er á milli vinnurýmanna. Þarna kemur línan upp úr rörinu og renna krókarnir inn á sleða og síðan eftir honum á línurekkann. Þeir þurfa að hreinsa beitu sem enn kann að hanga á einstaka króki, skipta um tauma, rétta króka, skipta um króka, greiða vindur og flóka úr línunni svo og að stýra allri krókabendunni inn á sleðann á réttan hátt. Allt það sem þessir tveir menn vinna með er haganlega fyrir komið, innan þægilegrar seilingar.

Vinnuvistfræðin

- Þrengsli og of mikil vinnuhæð við beitingavélina eru varhugaverð.
- Þrengsli koma í veg fyrir að unnt sé að spara mannskap og hagræða þegar unnið er við að leggja línuna.
- Kallkerfi milli stýrishúss og aftasta vinnurýmis gæti auðveldað verkin.
- Tæknilausn þarf að finnast til að minnka bogur skipstjórans við línudráttinn.
- L-laga kassinn þyrfti að hafa skáa í botninum þannig að fjarlægasti endi hans væri alltaf hærri en hinn í því skyni að fiskurinn rynna sjálfkrafa til blóðgarans.
- Blóðgarinn þyrfti að geta lagt fiskinn upp á pall á meðan hann blóðgar til að draga úr spennu í hönd og handlegg. E.t.v. koma þrengslin í veg fyrir það.
- Þegar fiskur er ísaður er óhæfa að þurfa að moka ísnum undan fótum sér. Ískörin verða að vera ofar þeim körum sem mokað skal í þannig að ísinn berist ofan í körin með fiskinum í. Þetta virðist vera erfitt vegna þrengsla.
- Er ástæða til að hanna og útbúa búnað sem snýr fiski rétt að blóðgaranum?
- Ferðalag blóðgara yfir í stjórnborðshlið skips er hættulegt. Best væri að hann gæti gengið umhverfis lestaropið en því er ekki að heilsa sökum þrengsla. Hugsanlega mætti draga úr áhættu með því að útbúa handföng yfir lest uppi undir lofti, annað hvort föst handföng eða stöng sem færa má til eftir þörfum. (Umrætt við skipstjóra)
- Hjá þeim tveim mönnum sem taka við línunni bakborðsmegin við línudráttinn er æskilegt að hækka sledann sem krókarnir renna eftir um 10-15 em. Menn þurfa mikið að vinna nedarlega við línuna þarna. Reglan er sú að ávallt er betra að hafa vinnuástöðu nokkuð háa. Sé hún of lág er erfitt að bæta úr fyrir hina hávöxnu. Sé hún hins vegar í hærri kantinum má alltaf útvega þeim lágvaxnari eitthvað til að standa á. Skemill á þessum stað yrði þó að vera þannig útbúinn að enginn hætta væri á að hann ylli hættu. T.d. mætti fella hann að veggnum þegar hann væri ekki í notkun.
- Salernisaðstaða er afleit. Klefinn er óhuggulega þröngur og ekki ólíklegt að mjög stórvaxnir verði að bakka inn. Standa þarf á opinni grind sem skilur þessa aðstöðu frá vélarrýminu fyrir neðan. Ekki voru tók á að mæla hávaða (úr því má bæta) en telja verður talsverðar líkur á að hávaði sé yfir hættumörkum, a.m.k. yfir þægindamörkum einmitt þar sem síst skyldi.
- Þurrkaðstöðu fyrir blautan fatnað og aðstöðu fyrir menn að skipta úr blautum galla í þurran. Fyrir þetta er ekkert rými að finna í skipinu.
- Ekki var farið í vélarrými í þessum tús.
- **ATH: FLEST AF ÞVÍ SEM ÞYKIR ATHUGUNARVERT HÉR Á UNÐAN TENGIST ÞRENGSLUM UM BORD Í BÍLDSEY.**

Skýrsla unnin á Patreksfirði 2. október 2007
Magnús H. Ólafsson

Sæfell hf
Stykkishólmi

Öryggi minni báta.

Þegar verið er að fjalla um öryggi smábáta er oft talað um opna eða lokaða báta í því sambandi. Allir eru sammála um að lokaðir bátar eru öruggari en opnir, og er það vegna þess, að sjór á ekki að komast inn fyrir borðstokka á lokuðum bátum. Þegar sjór kemst inn fyrir borðstokka skipa/báta getur það auðveldlega valdið ofhleðslu fyrir utan þá hættu, sem skapast vegna frís yfirborðs. Hvoru tveggja hefur veruleg áhrif á rétti hæfileika (stöðugleika) skipa.

Almennt má segja að eftir því sem skip eru stærri og lokaðri eru þau öruggari. Skip og bátar undir 40-50m eru að ferðast í ofanálíggjandi sjólagi á einni undiröldu, sem eru allar öldur svo sem vindbára, straumalda og annað ólag sem við sjáum yfirleitt á hafpletinum og er þá það öldumunstur/sjólag sem viðkomandi skip/bátar ferðast í. Eftir því sem skipin/bátarnir eru lengri eru líkurnar meiri á að þau liggi á tveimur eða fleiri bárum, sem gerir það að verkum, að sjólagið hefur minni áhrif á viðkomandi skip/bát, sem þá velta og stampa minna.

Skip/bátar, sem hreyfast mikið gera áhöfn innanborðs allt erfiðara um vik. Vegna þeirrar hröðunar, sem verður um borð, þegar skip veltur og stampar, verður erfiðara að fara um skipið og meiri hættu á að lauslegt færast til. Hættan af þessu er tvíþætt, erfiðara er að forða sér frá hættum og ýmislegt lauslegt svo sem fiskikör geta flust til og farið í annað borðið og þar með valdið hættulegri slagsíðu.

Án þess að taka afstöðu til þess, hvað smábátar eiga að vera stórir, er hægt að fullyrða að öll skip og bátar eiga að hafa það stórt lestarrými, að allur sá aflur, sem skip/bátur aflar undir venjulegum kringumstæðum og kannski rúmlega það, á að rúmast í lest viðkomandi skips/báts.

Undirritaðir hafa fylgst með þróun smábáta undanfarna áratugi, lenskan hefur verið sú að smá bátarnir hafa stækkað að því hámarki, sem leyft er í dag, eða allt að 15 BT og eru margir þeirra yfirbyggðir, með hlífðarskýli. Þetta eru orðin öflug atvinnutæki og er róið til fiskjar á þeim mest allt árið, sem er veruleg breyting frá því sem var, þegar smábátar réru einungis yfir sumarmánuðina. Aðrir valkostir til þess að stækka þessa báta og þá sérstaklega fyrir minni smábáta er að setja á þá skutkassa og síðustokka. Hvoru tveggja eykur burðargetu bátanna, en **sömulciðis skapar hvoru tveggja falskt öryggi**, og er þá sérstaklega átt við stöðugleika. Þetta á sérstaklega við um síðustokka, þeir breikka bátinn og gera hann stöðugri á meðan þeir eru ofansjávar, en hafa nánast öfuga verkun þegar þeir

eru komnir á kaf, en þá hverfur á einu augnabliki stór hluti af þeim krafti sem leitast við að rétta bátinn við úr veltu. Það er því ástæða til þess að vara sérstaklega við þeim.

Það vita þeir, sem þekkja til, að oft koma skip/bátar til hafnar yfirhlaðnir, aðrir bátar hafa burðargetuna en ekki nægjanlegt lestarrými, og hafa því oft mikinn afla á dekki.

Í ljósi þessa teljum við skynsamlegt að stærðarmörk þessara báta verði endurskoðuð og tekið tillit til ofannefndra þátta, sem er í aðalatriðum að lestarrými skulu hæfa þeirri afkastagetu, sem báturinn að öðru leyti er hannaður fyrir.

Reykjavík 27.09.2007


Stefan Guðsteinsson
skipatæknifræðingur


Bárður Hafsteinsson
skipaverkfræðingur



Áhöfn Bildseyjar SH 65
Óskar Eypórsson
Stykkishólmi

Stykkishólmur 18. apríl 2012

Varðar: Stærðarmörk báta í krókaafلامarkskerfi

Í bréfi dags. 14. apríl 2012 frá Óskari Eypórssyni skipstjóra f.h. áhafnar á Bildsey SH 65 er óskað álits RNS á hugmyndum þeirra um að stærðarmörk báta verði miðuð við 15 metra að lengd en ekki 15 brúttótonn í krókaafلامarkskerfi.

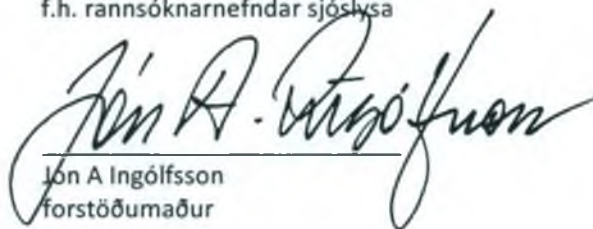
Meðfylgjandi gögn voru: Bréf til útgerðar frá árinu 2007, úttekt á vinnuumhverfi og vinnuáðstæðum sérfræðings í vinnuvistfræðum frá árinu 2007. Öryggi minni báta frá Skipatækni frá árinu 2007 og bréf Siglingastofnunar Íslands til samgönguráðuneytisins frá árinu 2008.

Eftir yfirferð gagna og vettvangsskoðun um borð í Bildsey SH 65 hefur RNS komist að eftirfarandi niðurstöðu:

RNS telur erindið mjög athyglisvert og tekur undir þau sjónarmið sem koma fram í þeim gögnum sem lágu fyrir um aðbúnað áhafnar og möguleika á betri frágangi á afla um borð í bátum. RNS telur að taka hefði átt tillit til þessara þátta í nýju frumvarpi um stjórn fiskveiða, sbr. 5 gr. II. kafla um stærðarmörk báta, þar sem fyrir lá álit Siglingastofnunar Íslands um að umræddar breytingar á svona bátum væru „spor í rétta átt hvað varðar öryggi og heilsu“ áhafnar. Þetta mat nefndarinnar á við þar sem bátar með búnað eins og beitningavélar hafa verið og verða í krókaafلامarkskerfinu og að því gefnu ber að taka tillit til aðstæðna þeirra.

Það er álit RNS að búnaður sem sannarlega hefur möguleika á að minnka vinnuálag um borð í bátum, bæta hollustuhætti og þar með að auka öryggi áhafnar eigi alls ekki að vera látinn vinna gegn þessum þáttum. RNS telur einnig að þessar breytingar ættu ekki að hafa áhrif á mönnun þessara báta heldur að skapa möguleika á rýmri hvíldartíma fyrir áhöfn sem að gefnu tilefni hefur verið til skoðunar hjá nefndinni.

Með kveðju
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
forstöðumaður



SIGLINGASTOFNUN

Samgönguráðuneytið
Ólafur P. Vignisson
Hafnarhúsinu v/ Tryggvagötu
150 Reykjavík

AVIÖGONKVEIÐIÞVAÐUR

18/4 '08

SAW08020012

358

Kópavogi, 16.04.2008

Tilv. 020

HJ

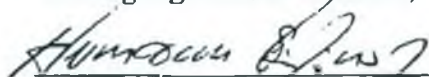
Efni: Mælingareglur skipa

Siglingastofnun vísar til erindis frá samgönguráðuneytinu, dags. 17. mars 2008, þar sem ráðuneytið óskar eftir sjónarmiðum Siglingastofnunar Íslands við erindi Sæfells hf., dags. 5. febrúar 2008, þar sem óskað er eftir að heimiluð verði stækkun á Bíldsey SH-65, sknr. 2650, úr 11,35 metrum upp í 15 metra að mestu lengd til þess að uppfylla kröfur reglugerðar nr. 200/2007, um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum. Jafnframt er þess óskað að ráðuneytið beiti sér fyrir því að báturinn haldi stöðu sinni innan krókaaflamarkskerfisins þrátt fyrir stækkun. Þá óskar ráðuneytið um áhrif þess ef mælingar skipa tækju mið af framangreindum sjónarmiðum Sæfells hf.

Siglingastofnun Íslands fagnar því að útgerðir minni skipa skuli vilja stuðla að auknu öryggi um borð í skipum sínum. Þó vill Siglingastofnun árétta að ef útgerðir minni skipa ætla að stækka báta sína skulu slíkar stækkanir uppfylla reglur um smíði og búnað báta að mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum. Reglur þessar eru yfirleitt kallaðar „Norðurlandareglur um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum“. Hvað varðar reglugerð nr. 200/2007 er þar hvergi að finna ákvæði um stærðarmörk til að uppfylla kröfur reglugerðarinnar né að þar sé sérstaklega mælt með því að bátar skuli vera ekki minni en 15 metrar. Að vísu er vitað að stærri bátar eru öruggari en minni og einnig að vinnuástanda um borð í stærri bátum sé alltént betri en í þeim minni.

Siglingastofnun getur fyrir sitt leyti tekið undir sjónarmið Sæfells hf. um að öryggi og heilsa starfsmanna sé betur borgið í 15 metra löngum báti en báti með mestu lengd sem 11,35 m. Það er sjávarútvegsráðuneytið sem ákveður stærðarmörk er varða svokallað krókaaflamarkskerfi. Ef sjávarútvegsráðuneytið myndi taka undir sjónarmið Sæfells hf. myndi Siglingastofnun líta á slíka ákvörðun sem spor í rétta átt hvað varðar öryggi og heilsu þeirra sem starfa um borð í bátum sem útbúnir eru með línubeitningarvél og fjögurra manna áhöfn.

Virðingarfyllst,
f.h. Siglingastofnunar Íslands,


Hermann Guðjónsson