

## Tillaga til þingsályktunar

um vinnuumhverfi sjómanna.

Flm.: Guðmundur Hallvarðsson, Gísli S. Einarsson, Guðjón Guðmundsson,  
Kristinn H. Gunnarsson, Stefán Guðmundsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að stuðla að því að vinnuumhverfi sjómanna sé bætt. Meðal annars þarf að huga að mengunarvörnum um borð í skipum, eftirliti með meðferð matvæla og meðferð hættulegra efna, auk þess sem gefa þarf gaum að vinnuvernd um borð í fiskiskipum og kaupskipum á þann hátt að um vinnuumhverfi sjómanna gildi vinnu-, hollustu- og mengunarvarnareglur sambærilegar við þær sem gilda hjá öðrum starfsstéttum.

### Greinargerð.

Að undanfögnu hefur mikið verið rætt um mengun hafsins og útblástur skipa, en lítið hefur verið fjallað um mengun um borð í skipum. Á Íslandi eru ekki í gildi lög sem taka á mengun í skipum. Eftirlit samkvæmt lögum um hollustuhætti og heilbrigðiseftirlit hefur náð fram á bryggjubrún, en ekki um borð í skipin. Sama má segja um eftirlit afhálfa Vinnueftirlits ríkisins, nema ef slys verða um borð í skipi í höfn.

Nú er þó von á úrbótum því að á síðasta þingi voru samþykkt lög um hollustuhætti og mengunarvarnir, nr. 7/1998. Í þeim er það merka nýmæli að lög um hollustuhætti taki til farkosta sem ferðast undir íslenskum fána. Skýringar með ákvæðinu eru að vísu rýrar, en af því má draga þá ályktun að eftirlit Hollustuverndar ríkisins og heilbrigðiseftirlits muni í framtíðinni ná til allra skipa sem sigla undir íslenskum fána. Í kjölfar samþykktar nýrra laga um hollustuhætti verði þannig sama eftirlit með hollustuháttum á vinnustöðum í landi og í skipum. Mikilvægt er að fylgja þessari lagabreytingu eftir og huga sérstaklega að vinnuumhverfi sjómanna.

### Fylgiskjal.

*Guðbjartur Einarsson, vélfræðingur:*

#### **Taka verður á innri mengun í skipum.** (Mbl. 16. apríl 1997.)

Kastljósi umhverfissinna og mengunarsérfræðinga hefur á síðasta áratug verið beint að skipaflota heimsins. Ótal skýrslur hafa verið samdar og ráðstefnur haldnar um mengun frá skipum. Spjótin hafa beinst að ytri mengun, aðallega þó útblæstri (afgasi) og áhrifum þess á ósonlagið vegna gastegundanna SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub>.

Á meðan augu manna hafa beinst að ytri mengun frá skipum hefur minna borið á umfjöllun um innri mengun. Sérfræðingar um innri mengun í skipum hafa þó ekki setið aðgerða-

lausir. Margar rannsóknir sem sýna fram á slæmt heilsufar sjómanna hafa verið gerðar. Full þörf er að taka þær alvarlega. Svo virðist sem goðsögnin um hinn hrausta og heilbrigða sjómann lifi vel á meðal þeirra sem setja reglur um mengunarvarnir. Að minnsta kosti mætti ætla það þegar litið er til þess að til eru mengunarvarnareglugerðir fyrir allar starfsstéttir í landinu nema sjómenn, en alls starfa um sex þúsund manns á fiski- og fragtskipum okkar Íslendinga. Það er nóturleg staðreynd að íslenskir sjómenn njóta engrar vinnuverndar frá Vinnueftirliti ríkisins eða mengunarvarnareglna frá Hollustuvernd ríkisins, samanber reglugerð frá umhverfisráðuneytinu nr. 48/1994 og breytingar nr. 378/1994. Gildissvið reglugerðanna nær til landfesta íslenskra skipa.

Það kom skýrt fram í málflutningi Kristins Ingólfssonar, tæknifræðings hjá Siglingastofnun ríkisins, á ráðstefnu Vélstjórafélags Íslands í janúar 1997, um umhverfismál vélstjóra, að stofnunin hefur takmarkaðar eða engar reglur um vinnu og umhverfisvernd að styðjast við varðandi sjómenn og því erfitt að láta að sér kveða á þeim vettvangi. Samkvæmt þessu mætti ætla að engin innri mengun væri um borð í íslenskum skipum, en svo er ekki. Málið er mun alvarlegra en menn gera sér almennt grein fyrir.

Deila má innri mengun skipa í tvo meginþætti:

1. Mengun í vélarrúmi: olía, olíugufur, snefilefni, afgas.
2. Loftmengun, vistarverur, vélarrúm: frá útblæstri véla (afgas).

Á ráðstefnu, sem haldin var í Færeyjum árið 1995, um umhverfismál sjómanna þar sem saman voru komnir mengunarsérfræðingar frá öllum Norðurlöndunum, og víðar, vakti umræða um slæmt heilsufar vélstjóra mikla athygli. Kom þar fram að þeir sem vinna í vélarrúmunum skipa eru í sérstökum áhættuhópi hvað varðar krabbamein og öndunarfærasjúkdóma. Hjá þeim er 2–3 sinnum meiri tíðni krabbameins en hjá öðrum. Þegar skoðað er vinnuumhverfi vélstjóra þarf ekki að koma á óvart að rannsóknir sýni fram á að þar sé víða pottur brotinn. Þeir þurfa að umgangast ýmsar olíur, sterk hreinsiefni, olíueim og sót allt upp í 300 daga á ári.

Með þetta starfsumhverfi í huga koma niðurstöður rannsókna dr. Vilhjálms Rafnssonar lækni ekki á óvart. Dr. Vilhjálmur tók ásamt öðrum sérfræðingum þátt í viðamiklum rannsóknum á dánarmeinum og nýgengi krabbameina hjá vélstjórum á árunum 1936 til 1982. Skýrslan var birt 1984 og sýnir að starfsumhverfi vélstjóra hefur af einhverjum óskiljanlegum ástæðum ekki notið verndar löggjafans.

Það er alvarlegt mál fyrir yfirvöld og kann síðar að koma þeim í vanda að þau kunna að hafa haft vitneskju um að eitthvað óeðlilegt væri hér á ferð, án þess að aðhafast nokkuð. Í því sambandi er rétt að benda á nýjustu fréttir af viðureign ýmissa hópa í Bandaríkjunum við tóbaksframleiðendur, þar sem kom í ljós að þeir síðarnefndu höfðu stungið skýrslum sínum um skaðsemi tóbaks undir stól. Niðurstöður skýrslna þeirra eru af sama meiði og skýrsla dr. Vilhjálms þó að um önnur efnasambönd sé að ræða, að hluta til. Þótt skýrsla dr. Vilhjálms væri gefin út nú væri hún jafn svört, því fátt hefur breyst til batnaðar í þau 12 ár sem liðin eru frá því að hún var samin.

Í fyrstu mætti ætla að loft sem dælt er inn í vistarverur skipverja væri hreint og tært sjávarloft sem er laust við alla mengun. Við athugun og vegna kvartana marga, bæði vélstjóra og annarra skipverja yfir slæmu lofti í vistarverum skipverja, kom eftirfarandi í ljós: Á stórum hluta íslenska flotans er inntak á fersku lofti fyrir vistarverur og vélarrúm staðsett á eða við skorsteinshúsið eða í námunda við útblásur. Kröftugir loftblásarar taka ekki aðeins ferska loftið heldur taka, við ákveðnar aðstæður, einnig með sér hluta af útblæstri vélanna. Öllum má vera það ljóst að það að fá inn í vistarverur, vélarrúm og vinnuumhverfi útblástur (afgas) frá vélunum, með öllum þeim hættulegu gastegundum sem þar er að finna, er mjög skaðlegt heilsunni. Á einstaka skipum er það svo alvarlegt að skipverjar vakna með sót undir nefi og

sót og olía sest á innþiljur, matvæli og fiskafurðir. Það er óhætt að fullyrða að þetta vandamál nái yfir 90% af flotanum.

Nýjustu rannsóknir vísindamanna við dönsku og þýsku umhverfisráðuneytin á fólki sem starfar við aðstæður þar sem afgangur frá dísilvéllum er til staðar hefur 2–3 sinnum meiri tíðni krabbameins en aðrar stéttir. Hér er ekki hægt að skella allri skuldinni á okkar ágætu skipahönnuði eða útgerðarmenn, því erfitt er að hanna skip með eina vindátt í huga. Í þessum efnum sem öðrum fleygir tækninni fram, búnaður til varnar olíu- og loftmengun í vistarverum og vélarrúmum skipa er á markaðnum, og hafa margir umhverfissinnaðir og framsæknir útgerðarmenn nýtt sér það nú þegar.

Líkur eru á að umhverfismál framtíðarinnar muni einkennast af málaferlum milli einstaklinga og fyrirtækja og ríkisvaldsins gegn fyrirtækjum sem ekki hafa mengunarþætti í lagi. Aðilar að mengun, sem skapa ýmsa atvinnusjúkdóma, geta átt erfiða daga framundan. Einstaklingar og aðstandendur þeirra munu í auknum mæli sækja sinn rétt til skaðabóta til fyrirtækjanna. Má sem dæmi nefna að einstaklingur vann mál fyrir Hæstarétti á dögnum vegna heyrnartjóns sem hann varð fyrir á vinnustað. Þar var Sorpeyðingarstöð Suðurnesja dæmd til að greiða á þriðju milljón í skaðabætur vegna þess að ekki hafði verið séð til þess að starfsmanninum stæði til boða fullnægjandi hlífðarbúnaður.

Innri mengun í skipum þarf að taka föstum tókum. Það er hagur útgerðarinnar (hluthafanna), sjómannsins og ekki síst heilbrigðiskerfisins sem að lokum greiðir reikninginn með skattpeningum fólksins, ef þessi mál eru í ólestri. Um vinnuumhverfi sjómannsins eiga að gilda sambærilegar vinnu-, hollustu- og mengunarvarnareglur og eru hjá öðrum þegnum þessa lands.