

Milli skips og bryggju

Langflest ef ekki öll eigum við minningar frá veru okkar við höfnina, þessum spennandi vettvangi þar sem bátar, skip og fiskur eru uppistaðan í seiðandi aðdráttarafli. Sem betur fer eru minningar af bryggjuferðum lang flestra góðar, en þau tilvikin eru eftir sem áður of mörg þar sem alvarleg slys hafa sett mark sitt á einstaklinga og fjölskyldur. Þau eru einnig mörg slysin sem hent hafa þá sem starfað hafa á bryggjunum, að ekki sé talað um sjómennina, sem við ýmsar aðstæður hafa þurft að komast um borð í báta sína eða á milli báta eins og algengt var á sínum tíma. Það er ekki tilviljun að máltækið "að falla milli skips og bryggju" sé róttfast í íslenskri tungu þó svo að það sé nú oftast notað um önnur tilvik en hin alvarlegu slys þegar sjómenn féllu í sjóinn og áttu sér tæpast björgunar von.

Við þekkjum þá gríðarlegu breytingu sem orðið hefur á aðbúnaði sjómanna um borð í bátum og skipum og þeirri breytingu sem orðið hefur á fræðslu og hugarfari sem lítur að öryggismálum á sjó. Sú mikla breyting frá fyrri tíð hefur skilað árangri sem eftir er tekið. Spurningin er hvort í höfnum landsins hafi sama breyting átt sér stað eða hvort enn sé verk að vinna. Reyndar er það svo að á sviði öryggismála er ávallt pláss fyrir framfarir, en aðalatriðið er að á hverjum tíma sé unnið eftir bestu vitund.

Hafnirnar hafa vissulega tekið breytingum til hins betra í áranna rás. Settar hafa verið reglur um búnað svo sem ljós, stiga á bryggjum, hæð bryggjukanta og hvers konar öryggisbúnað til björgunar. Það er sjálfsgöð skylda að hafnir uppfylli þær reglur sem settar hafa verið og óhætt er að fullyrða að undantekningalítið sé meginreglan sú að hafnir uppfylli ákvæði reglugerðar nr. 580 frá 2017 um slysavarnir og öryggisbúnað í höfnum. Ég ætla því ekki að fjalla sérstaklega um þessa sjálfsgöðu skyldu hafnanna að uppfylla reglugerðir, heldur beina sjónum að því sem kalla má nauðsynleg skref í slysavörnum í höfnunum því áhættur leynast í mismunandi starfsþáttum hafnanna. Það má til dæmis skipta áhættuþáttunum í eftirfarandi flokkun:

- a) Áhætta almennings sem fara um þau svæði hafna sem eru opin.
- b) Áhætta þeirra sem vinna á hafnarsvæðunum.
- c) Áhætta starfsmanna hafna á sjó og landi
- d) Áhætta er skapast vegna umferðar skipa og þeirrar ógnar sem skipum stafar að á alþjóðlegum vettvangi.

Þegar fjallað er um öryggi í höfnum er nauðsynlegt að hafa í huga að starfsmenn hafna eru tiltölulega fáir. Án þess að hafa tekið það nákvæmlega saman þá má ætla að hjá þeim 36 hafnarsjóðum sem eru innan Hafnasambands Íslands séu alls um 250 starfsmenn. Stærstum hluta þeirra er falið að fylgjast með og tryggja öryggi á hafnabökkum sem ætla má að sé nærri 44 kílómetrar. Innan Faxalfoahafna sf. eru byggjukantar alls tæplega 10 kílómetrar, en af þeirri lengd má áætla að um tæpur helmingur hafnarbakka sé lokaður eða takmarkaður almennri umferð. Þar eru mestar kröfur gerðar til hafnarbakka er falla undir alþjóðareglur um hafnarvernd, svo sem kröfur um aflokun svæða, myndavélavæðingu og gæslu. Faxalfoahafnir hafa jafnframt aukið mjög við myndavélagæslu á almennum hafnarsvæðum.

Áhætta almennings:

Þó svo að hafnir séu fyrst og fremst atvinnusvæði þá er gerir hluti starfseminnar ráð fyrir aðgengi almennings að ekki sé nú minnst á það eðlislæga aðdráttafli sem sjór, bátar og hafnarstarfsemi hefur á unga sem eldri. Síðustu ár hefur umferð fólks vegna hafsækinnar ferðapjónustu vaxið verulega í mörgum höfnum, talsverð umferð er um farþega- og ferjuhafnir og hinn velþekkti bryggjurúntur lifir enn góðu lífi. En það eru fleiri atriði sem lúta að öryggi almennings sem á leið um hafnarsvæðin. Auknar kröfur eru nú til landganga og þeir í auknum mæli vottaðir, eðlilegar merkingar og frágangur landganga vegna aðgengis fatlaðra og hreyfihamlaðra er atriði sem hafnir þurfa að huga að í auknum mæli. Þannig má lengi telja um atriði sem lúta að öryggi almennings á hafnarsvæðum.

En það eru alvarlegu atvikin sem mest hefur verið horft til, því frá árinu 1911 hafa orðið 31 alvarleg slys þar sem ekið er fram af bryggjum á Íslandi og eru 43 látnir af þessum völdum. Tilvikin þar sem ekið er fram af bryggju án þess að afleiðingar hafi verið alvarlegar eru hins vegar talsvert fleiri og nýleg. Í lok árs 2017 tóku Hafnasamband Íslands og Samgöngustofa saman höndum um að senda höfnum landsins ákalli og hvatningu til að skoða aðstæður á hverjum stað enn einn ganginn og leita leiða til að auka enn frekar öryggi hafnanna. Þar er verk að vinna hjá höfnum landsins en í bréfinu sem Hafnasambandið og Samgöngustofa sendu höfnunum í lok síðasta árs var m.a. eftirfarandi nefnt varðandi atriði sem huga þyrfti að:

- a) Hvort unnt sé að efla varnir og öryggi á bryggjuendum eða bryggjusvæðum, þar sem ekki er reglulega lagst upp að.
- b) Gæta að þeim bryggjuköntum þar sem almennt er ekki viðlega skipa og ganga þannig frá að ekki sé hægt að aka fram af.
- c) Að vetri til þarf að gæta þess sérstaklega að ekki safnist snjór eða klaki við bryggjukanta, sem minnkar virkni þeirra til að koma í veg fyrir að ekið sé fram af bryggjunni.
- d) Að venju huga vel að snjómokstri og hálkuvörnum.
- e) Að skoða reglubundið ástand búnaðar, merkinga og aðstæður í því skyni að tryggja sem best öryggi í höfnum.

Til þess að ná enn frekari árangri er mat mitt að óháð stærð hafna sé þörf fyrir markvissari aðgerðir til að koma í veg fyrir slys og óhöpp, ekki síst í ljósi vaxandi almennrar umferðar um hafnir. Þessi hluti slysavarna verður aldrei leystur í eitt skipti fyrir öll, heldur með sífelldri endurskoðun á aðstæðum og betrubótum á hverjum stað. Við verðum því að vera á varðbergi gagnvart breyttum kröfum og aðstæðum og jafnvel nýjum hættum sem geta skapast t.d. vegna mikillar aukningar umferðar gangandi vegfaranda á sumum bryggjum.

Áhætta þeirra sem vinna á hafnarsvæðum

Annar þáttur öryggismála í höfnum er aðbúnaður og reglur starfsmanna sem vinna á hafnarsvæðunum. Innan lokaðra farmsvæða þar sem eingöngu eru þeir sem eiga þangað lögmætt erindi hefur orðið jákvæð breyting. Flest fyrirtæki sem þar starfa hafa sett öryggisreglur sem þau framfylgja af einurð. Hins vegar eru brotalamir í þessum efnum, sem hafnir ættu að að skoða hver á sínum stað því á hafnarsvæðin koma verktakar til ýmissa verkefna, sem ekki fylgja endilega þeim reglum sem einstök fyrirtæki hafa sett sér. Í þessu efni hafa hafnirnar kannski ekki stigið nauðsynleg skref með öryggisreglum og fylgja þeim eftir. Það kann á stundum að vera erfitt að kenna gömlum hundi að sitja, en sem betur fer hafa tímarnir breyst og ekki þykir lengur hallærislegt að vera með flotvesti, skóbúnað við hæfi og hjálm þegar unnið er á bryggjunum. Öryggisvitund hefur vissulega aukist en það er ekki nóg að sumir fylgi öryggisreglum en aðrir ekki. Í þessum efnum geta hafnirnar stigið jákvætt skref með samræmdu verklagi og af umhyggju fyrir þeim sem starfa á hafnarsvæðunum sett þá ljúfu kvöð að þeir sem vinna á bryggjunum fylgi ákveðnum öryggisreglum.

Áhætta starfsmanna hafna á sjó og landi

Starfsmenn hafna gegna fjölbættum starfsskyldum bæði á landi og sjó. Með stækkandi skipum sem koma til hafnar krefst móttaka þeirra aðgæslu og kunnáttu. Landfestar eru ekki af minni gerðinni, sverar taugar milli skipa og dráttarbáts krefjast aðgæslu og það er ekki alltaf auðvelt fyrir hafnsögumenn að fara um borð í skip. Áhættuþættirnir eru því margir þegar tekið er á móti skipi. Samkvæmt reglugerð ber hafnaryfirvöldum skylda til að sjá um að starfsmenn hafnar hafi hlotið kennslu og þjálfun í notkun þeirra björgunar- og öryggistækja sem eru á hafnarsvæðinu og geti lagt fram gögn því til staðfestingar. Þegar litið er til starfa hafnarstarfsmanna er það eitt og sér ekki nóg því þeir þurfa einnig fræðslu og þjálfun til að lágmarka áhættuna við eigin störf. Þar hefur Björgunarskóli sjómanna gegnt veigamiklu hlutverki og árangurinn augljós. En þrátt fyrir aukna fræðslu þá hefur tíðni slysa starfsmanna Faxaflóahafna sf. verið meiri en menn héldu, sum slysin alvarleg, en sem betur fer flest minniháttar, sem reyndir jaxlar gera ekki mikið úr. Eftir sem áður er

mikilvægt að skrá öll óhöpp og slys, greina ástæður og bæta úr. Ætla má að aðrar hafnir þekki svipuð dæmi og hjá Faxaflóahöfnum og þess vegna er augljóst verkefni að bæta um betur.

Á síðasta ári náðu Faxaflóahafnir sf. þeim áfanga að fá vottun á umhverfisstjórnunarkerfi fyrirtækisins. Í aðdraganda þeirrar vottunar var farið í gegnum fjölmörg atriði sem reyndust mörg hver snúa að öryggi. Vottað umhverfisstjórnunarkerfi snýst ekki bara um að fylla út eyðblöð og smíða verkferla heldur öguð vinnubröð því með öguðum vinnubrögðum eru góðar líkur á að draga úr áhættu og fækka mistökum. Á grundvelli vinnunnar við umhverfisstjórnunina verður því haldið áfram og markið sett á að innleiða vottað öryggisstjórnunarkerfi. Langur ferill skilgreininga og verkferla hræðir ef til vill suma frá því að afla vottunar á ákveðinni starfsemi, en öryggisvottun ætti að vera markmið sem flestra hafna, því árangurinn mun engan svíkja. Með því að fylgja ákveðnum reglum um öryggismál er augljóst að það mun leiða til úrbóta í umhverfi hafnanna og koma til góða öllum sem þangað leggja leið sína í starfi eða afþreyingu.

Áhætta vegna umferðar skipa

Á síðustu árum hafa kröfur til hafna aukist á ýmsum sviðum. Þó svo að hafnir séu ekki starfleyfisskyldar þá gilda um starfsemina ýmis ákvæði laga og reglna, sem þarf að uppfylla. Ég ætla ekki að telja upp alla þá þætti sem reglur kveða á um, en með stærri skipum, aukinni umferð almennings, farþega hafsækinnar ferðarþjónustu, ferja og skemmtiferðaskipa þá er í mörg horn að líta. Gerðar hafa verið viðbragðsáætlanir vegna siglingaverndar, hættu á mengunarslysum, sóttvarna og sjóslysa. Þessar viðbragðsáætlanir eru nauðsynlegar og mjög gagnlegar, en nefnt skal að talsvert verk er óunnið við gerð viðbragðsáætlana víða um land vegna sjóslysa. Slíkar áætlanir eru án vafa lyklatríði þegar horft er til fjölgunar skemmtiferðaskipa og aukinna ferða með fólk á ýmis konar siglingar svo sem hvalaskoðun. Sjóslys gera ekki boð á undan sér frekar en önnur slys og tilvikin geta verið nær og fjær landi eða í höfn ef því er að skipta eins og dæmin sanna þegar Perlan sökk í Reykjavíkurböfn í lok árs 2015.

Niðurlag

Það skiptir ekki máli hvar höfnin er á landinu og hvort hún er lítil eða stór því lögmálin um áhættu eru allstaða þau sömu og þau steðja að sama hópnunum, sjómönnum, starfsmönnum hafna, starfsmönnum fyrirtækja og almennings. Aðdráttafi hafnanna verður áfram það sama og ef eitthvað er þá er ásóknin í að komast um hafnarsvæðin sífelt meir. Það er því ekki hægt að treysta á að allir fari um hafnarsvæðin af varkárni og þess vegna eru öryggismál og forvarnir í höfnum víðtækt verkefni, sem einungis verður vel leyst ef saman fer öflug fræðsla og öguð vinnubrögð þeirra sem tryggja eiga besta öryggi á hverjum tíma. Ég held að við séum á réttri leið, en margt getum við betur gert án þess að útiloka bryggjurúntinn, rómantíska göngutúra um höfnina eða áhuga æskunnar á að dorga. Sem betur fer eru fréttir af falli milli skips og bryggju fátíðari nú en var, en aðgerðir um aukið öryggi í höfnum mega aldrei falla milli skips og bryggju.

20. apríl 2018
Gísli Gíslason
formaður stjórnar
Hafnasambands Íslands