

# RAPPORT

Sjø 2011/04



RAPPORT OM UNDERSØKELSE AV  
ARBEIDSULYKKE OM BORD I FISKEFARTØYET  
SVANEN R-6-V SANDEIDFJORDEN VIKEDAL  
16. NOVEMBER 2010

*Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten. Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinger. Kommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid bør unngås.*

Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

# Innholdsfortegnelse

MELDING OM ULYKKEN .....	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER .....	4
1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken .....	4
1.2 Hendelsesforløp .....	5
1.3 Personskader .....	6
1.4 Rederiet og fartøyene .....	6
1.4.1 Rederiet .....	6
1.4.2 Fartøyene.....	6
1.5 Notfiske med lysebåt.....	7
1.5.1 Generelt.....	7
1.5.2 Spesifikt om notfiske med Svanen som hjelpebåt for Risholm .....	8
1.6 Mannskapet .....	8
1.7 Hiving av anker - Hydraulisk spill.....	9
1.8 Rederiets sikkerhetsrutiner.....	12
1.8.1 Arbeidsinstrukser og risikovurderinger .....	12
1.8.2 Rederiets vurderinger av behov for nødstop .....	12
1.9 Regelverk .....	13
1.10 Tilsyn .....	14
1.10.1 Generelt om Sjøfartsdirektoratets tilsyn med fiskefartøy under 10,67 m.....	14
1.10.2 Utvelgelse av fartøy for uanmeldte tilsyn .....	14
1.11 Iverksatte tiltak fra notbruket.....	15
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER .....	15
2.1 Innledning .....	15
2.2 Vurdering av hendelsesforløpet .....	15
2.3 Manglende nødstopparrangement .....	16
2.4 Manglende risikovurderinger .....	17
2.5 Tilsyn – periodisk kontroll.....	17
2.6 Konklusjon.....	18
3. SIKKERHETSTILRÅDINGER .....	19
VEDLEGG.....	20

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Den forenklede rapporten belyser de funn som er gjort og fremlegger eventuelle sikkerhetsmessige tilrådinger.

---

## MELDING OM ULYKKEN

Tirsdag 16. november 2010 klokken 0723 ble Statens havarikommisjon for transport (SHT) varslet fra Sjøfartsdirektoratet om en arbeidsulykke ombord på et fartøy som hadde fisket i Sandeidfjorden ved Vikedal. Lokalt lensmannskontor i Etne og Vindafjord samt Haugaland og Sunnhordaland politidistrikt formidlet detaljer fra dødsulykken om bord i fiskefartøyet Svanen R-6-V. Svanen var benyttet som lyse- og hjelpebåt og hadde drevet notfiske etter sild, i lag med fiskefartøyet Risholm LM3903, når ulykken inntraff. Havarikommisjonen besluttet å iverksette en foreløpig sikkerhetsundersøkelse av ulykken og to inspektører reiste til Ølen. Om kvelden den 16. november ble det foretatt intervjuer med fartøyets eier som også var skipper på Risholm, samt en annen fisker engasjert av notbruket. Neste morgen gjennomførte havarikommisjonens inspektører tekniske undersøkelser om bord på Svanen ved kai i Vikedal og var senere på dagen om bord i Risholm ved kai i Sandeid.

Etter en samlet vurdering av opplysninger i etterkant av ulykken, besluttet havarikommisjonen å iverksette en undersøkelse med begrenset omfang og presenterer her sine konklusjoner i en forenklet rapport.



Figur 1: Ulykken inntraff under notfiske ved Vikedal i Sandeidfjorden.

# 1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

## 1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

### *Fartøysdetaljer:*

Navn:	Svanen
Registreringsmerke:	R-6-V
Byggeår:	1980
Byggemateriale:	Glassfiberarmert polyester (GRP)
Hydraulisk spill:	Petter 2 tonn trekraft
Største lengde:	8,53 meter
Bredde:	3,05 meter
Motorkraft:	100 HK Ford
Generator:	40 HK Lister
Rederi:	Heggebø notbruk DA

### *Detaljer om ulykken:*

Dato:	16. november 2010
Tid:	Ca. klokken 0005
Sted for ulykken:	Sandeidfjorden ved Vikedal i Vindafjord.
Skadde/omkomne:	1 person omkom



Figur 2: Lysebåt Svanen ved kai i Vikedal.

## 1.2 Hendelsesforløp

Kvelden og natten til 16. november 2010 drev fiskefartøyet Risholm notfiske etter sild ved Vikedal i Sandeidfjorden. Risholm benyttet fiskefartøyet Svanen som hjelpefartøy. Svanen (også kalt lysebåten) var ankret opp på ca. 70 meters dyp og fartøyets lyskastere var tent for å trekke sild til overflaten. Totalt var tre personer involvert; notbrukets skipper og to fiskere.

Om kvelden rundt klokken 2100, kastet Risholm nota på sildestimen som hadde samlet seg ved lysebåten. Før Risholm kastet hadde Svanen festet ei bøye i ankertauet og dratt bøya til ankeret bort fra posisjonen hvor Risholm kastet nota. Svanen returnerte til moderfartøyet og koblet seg opp i en slepeline gjort fast til Risholms babord side. Svanen ble da liggende å trekke i slepelina og sikret at Risholm ikke drev over og inn i notbruket. Når Svanen hadde etablert riktig drag på slepelina forflyttet fiskeren seg over på Risholm og bisto de to andre i håndtering av nota for å sikre fangsten.

Retten før midnatt hadde de gjort seg ferdig med selve fangstoperasjonen og fått silda overført til en egen notpose<sup>1</sup> i sjøen. Ett av besetningsmedlemmene tok seg tilbake over til Svanen i en av lettåtene (også kalt loddebåten), gjorde denne fast og gikk om bord. Etter å ha latt gå slepelina, returnerte Svanen til ankerbøya for å hive opp tau og anker. De to andre ble igjen på Risholm som nå startet opp for å bringe notposen med fangst mot land for låssetting<sup>2</sup>.

Etter ca. 15-20 minutter ble mannskapet på Risholm oppmerksom på at arbeidet med ankeret tok lenger tid enn vanlig. Risholm lå da 300-400 meter unna Svanen. Siden de heller ikke observerte noen synlig aktivitet om bord på lysebåten, ble skipperen på Risholm urolig for at problemer hadde oppstått og sendte sin kollega over med en lettått for å undersøke nærmere.

Etter ca. 1 minutt ble skipperen oppringt fra kollegaens mobil som ga ham beskjed om øyeblikkelig å ringe 113 for å rekvirere hjelp da fiskeren på Svanen var funnet fastklemt i spillet. Han var blitt heftet fast i det hydrauliske spillet av sitt eget arbeidstøy og tauverk.

Skipperen ble hentet over i all hast av lettåten, og tilbake på Svanen fikk de kollegaen skåret løs. De startet gjenopplivningsforsøk umiddelbar og satt seg i kontakt med AMK-sentralen i Haugesund. Lege ankom til Vikedal og ble hentet ut med lettåten, mens skipperen var igjen om bord på Svanen hvor han på egen hånd opprettholdt prosedyren for hjerte og lungeredning. Ambulans og politi møtte Svanen som ble tatt inn til Vikedal kai, der fiskeren offisielt ble erklært omkommet kl. 0108.

Sjøfartsdirektoratet stasjon Haugesund var om bord i Svanen samme morgen for å bistå politiet og fylte ut Sjøfartsdirektoratets sjekklister etter ulykkeshendelse<sup>3</sup>.

Utover dette forstår havarikommisjonen at det ikke har blitt foretatt ytterligere tilsyn av fartøyet eller utstedt noe skriftlig pålegg.

---

<sup>1</sup> Separat fiskenot som brukes for senere låssetting (se fotnote 2).

<sup>2</sup> Lås er en fortøyd merd/not med villfanget fisk uten fóring. Tradisjonelt har dette vært brukt i notfisket på pelagiske arter (brisling, sild og makrell). Formålet med låssetting kan være forskjellig, fra det å mellomlagre fisk før opptak til det å gjøre fisken åtefri (Else Torstensen (2007): Låssettingsplasser – kriterier for egnethet. Forprosjekt – en litteraturstudie).

<sup>3</sup> KS-0134B (06.2009 S.dir) Sjekkliste etter ulykkeshendelse.

### 1.3 Personskader

Den omkomne ble skåret løs fra arbeidstøy og tauverk av de som kom først til skadestedet. Skipper har i intervju fortalt at han oppfattet situasjonen dithen at den omkomne hadde blitt klemt fast inntil spillet, fordi arbeidstøyet hadde heftet seg fast i tauverk. Han hadde også lagt merke til diverse hodeskader.

Den rettsmedisinske undersøkelsen konkluderte senere med at det var rimelig å anta at dødsårsaken var kvelning som følge av trykk mot brystet og halsen. Det fremkom ingen tegn til sykdom. Det ble notert skader og hudavskrapninger på hode og hals som rettsmedisinsk rapport konkluderer å være vel forenlig å ha fremkommet av klemskader ved vinsjen.

### 1.4 Rederiet og fartøyene

#### 1.4.1 Rederiet

Rederiet (også kalt notbruket) benytter fire båter i den type notfiske de utøvet når ulykken inntraff. Dette er Risholm (moderfartøy), Svanen (lysebåt), og i tillegg benytter de to lettbåter hvorav en (loddebåten) er utstyrt med innenbords- og den andre (lettbåten) med utenbords motor.

Notbruket ble opprinnelig startet opp rundt 1920 og har siden vært drevet kontinuerlig i tre generasjoner. Bortsett fra en kortere periode hvor utenforstående eide en tredjepart, fremstår notbruket nå organisert som et DA<sup>4</sup> og er i dag igjen 100% familieeid. Notbruket har drevet kystfiske med not i fjordene fra svenskegrensen til Nordland. Eier har adgang til å delta med fartøyet i følgende fiskerier som er basert på årlige deltakeradganger: Kystmakrell not for fartøy under 13 meter, Nordsjøsild notfartøy for fartøy under 21,35 meter og NVG-sild kystfartøygruppen.

#### 1.4.2 Fartøyene

##### 1.4.2.1 Risholm

Risholm på 14,76 meter største lengde, bygd ved Hansen & Arntzen Båtbyggeri i 1968, ble overtatt av notbruket i 2003. Fartøyet var allerede rigget for notfiske ved overtagelsen og reder opplyser at ingen strukturelle forandringer er foretatt av ham i ettertid. Seneste periodiske kontroll ble foretatt på slipp ved Karmøy 15.april 2010. Det har nå gyldig fartøysinstruks fram til 30. desember 2012.”

##### 1.4.2.2 Svanen

Fiskebåten Svanen var bygd på Nordhuglo i Hordaland i 1980 og ble overtatt av notbruket i 1988. Svanen er et spesialtilpasset fartøy for bruk i notfiske som lyse- og hjelpefartøy og ble opplyst å være relativt uforandret siden byggeåret. Byggematerialet er GRP og fartøyet har registrert 8,53 meter som største lengde med en motorkraft på 100 hk for framdrift, og separat motor på 40 hk med generator for strøm til lysriggen.

Fartøyet har et fastmontert hydraulisk garn- og linespill på babord side, samt hydraulisk kraftblokk montert i hev- og svingbar bom. En flyttbar rekkerulle i aluminium er benyttet

---

<sup>4</sup> Selskap med delt ansvar; DA.

på styrbord side. Lysriggen av aluminium er påmontert 10 lyskastere. Fartøyet har en fastmontert 25 watts VHF av merke Sailor i styrhuset. Inn og utkobling av hydraulikkpumpe er også plassert i styrhuset. Det finnes ikke lasterom under dekk, men en åpen garnbinge er arrangert akterut.

Svanen finnes i registeret over merkepliktige norske fiskefartøy (Merkeregisteret), men er ikke registrert i Skipsregistrene. Fra Fiskeridirektoratet ble det opplyst at: *“Fartøy som står i merkeregisteret forutsettes å være egnet og utrustet for selv å delta i det fisket de oppgir som driftsgrunnlag og som eieren tildeles årlig adgang til å delta i fiske med”*. Havarikommisjonen har fått opplyst at Svanen også er benyttet som selvstendig enhet når det i sesongen har vært kastet på makrell for låssetting.



Figur 3: Svanen R-6-V.

Risholm LM 3903.

## 1.5 Notfiske med lysebåt

### 1.5.1 Generelt

Lysfiske; fiske etter visse pelagiske fiskearter, f.eks. sild, makrell og brisling, som samles og trekkes mot overflaten ved hjelp av kunstig lys. Lys er blitt brukt i forbindelse med landnot- og ringnotfiske i Norge. Lysfiske er gjenstand for utstrakt regulering. Det er gitt generelle bestemmelser om at lysstyrken som hvert notlag kan benytte, er begrenset til maksimum 15 kW, og antallet soler er begrenset til 15. På grunn av motstand mot lysfiske har myndighetene gjennomført totalforbud mot lysfiske i Finnmark, Troms og Nordland og en lang rekke lokale forbud mot slikt fiske på kysten for øvrig.<sup>5</sup>

En forutsetning og en følge av dette fiskets natur, er at fangsting hovedsakelig må foregå i den mørke perioden av døgnet. Lysing er kun tillatt fra lysebåt som er ankret opp<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Store norske leksikon 2011

<sup>6</sup> [www.fiskeridir.no](http://www.fiskeridir.no) sak 4/09, regulering av kysttorsk sør for 62 grader nord (5.2.7 Bruk av lys i notfisket)



Tradisjonelt har fartøyenes sei- og brislingfiske vært det viktigste sesongfiske, men senere har flere fartøy utvidet til helårsfiske når de også har hatt kvote på sild og makrell. Næringen forteller at sildefisket har tatt seg opp spesielt positivt de siste sesonger, og notbruket har derfor vært i posisjon til å ta hele sildekvoten for begge fartøy, altså flere hundre tonn i løpet av 2-3 uker. At et notbruk har flere fartøy er både en praktisk nødvendighet, samtidig som det gir en driftsmessig fordel å ha flere kvotebærende enheter samlet under ett bruk.

### 1.5.2 Spesifikt om notfiske med Svanen som hjelpebåt for Risholm

Silda som det ble kastet på i november, går dypt i stim på dagen, men trekker til overflaten og går spredt eller i slør, for å beite i de øvre vannlag etter mørkets frembrudd.

Når tilstrekkelig mengde og rett slag fisk som kan forsvare et kast er lokalisert, ankres lysebåten opp. Fartøyet stopper hovedmotor og starter hjelpemotor for å produsere strøm til lysriggen. Lokale forhold og mengde av fisk som blir lokket i stim av lyset vil avgjøre hvor lenge lysebåten er i operasjon før nota kastes.

Lysebåten skal ut av ankringsområdet før notkastet går. Et ledetau med vekt i enden, droppes til ankerlina som da blir liggende på en merkebøye utenfor nota. Lysebåten går nå vanligvis inn i en ny rolle som slepebåt med feste til moderfartøyets babord side for å forhindre det fra å drifte over og inn i snurpenota. Bruket blir alltid satt ut på styrbord side fra en norsk ringnotbåt. Dette har sin bakgrunn i en eldre forskrift, som skal forhindre konflikter og eventuelle nærsituasjoner hvis flere notbruk opererer tett på hverandre. Når arbeidet med fangsten er avsluttet ombord på moderfartøyet skal lysebåten tilbake til opprinnelig ankerposisjon for å hive inn line og ankeret, mens moderfartøyet går for å låssette fangsten.

## 1.6 **Mannskapet**

Fast mannskap besto av skipper og fisker/lysebåtmann (den omkomne) gjennom mesteparten av arbeidsåret. I tillegg er det etter behov en tredjemann om bord under notkast og dette var da også tilfellet den natten ulykken inntraff.

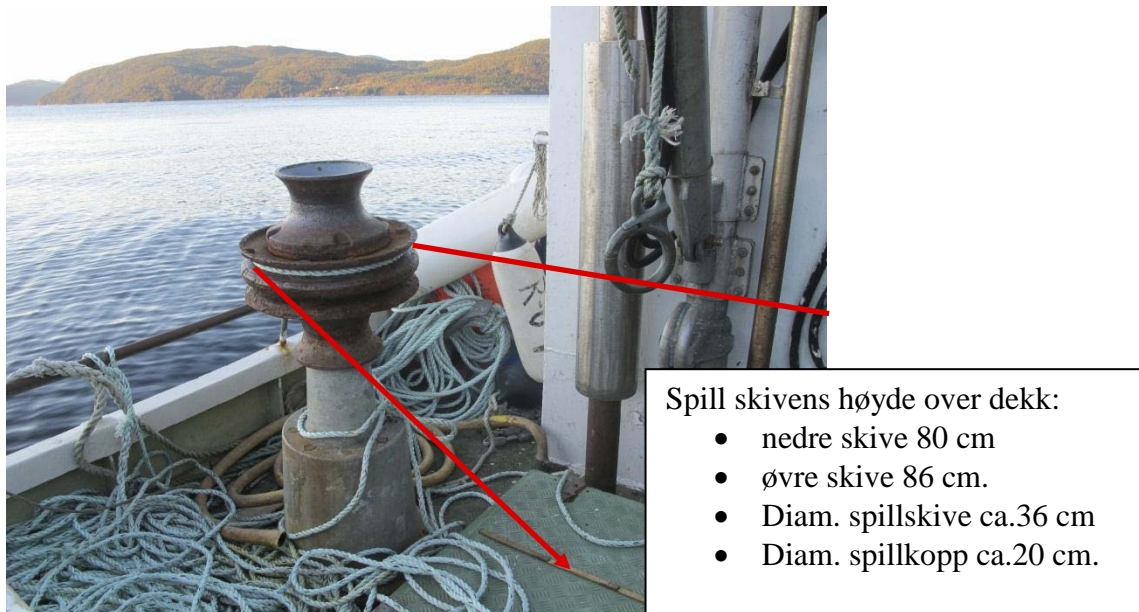
Skipper og eier av notbruket, 51 år, har vært fisker siden han var 17 år gammel, med unntak av kortere perioder på fraktebåt i kystfart. Han avla eksamen som kystskipper under avtjening av førstegangstjenesten i militæret 1981. Han hadde ikke oppdatert sikkerhetskurs for fiskere.

Den omkomne fiskeren som bemannet lysebåten, var 48 år gammel og hadde yrkesbakgrunn fra bygg/anleggsbransjen. I tillegg hadde han selv drevet fiske med laksenot, samt noe ålefiske før han ble fast tilknyttet notbruket sommeren 2005. Han hadde gyldig sikkerhetskurs for fiskere datert 11. juni 2007.

Tredjemann som var med den 16. november 2010, er å regne som en deltidsfisker. Han er i slekt med skipperen og godt kjent med notbrukets rutiner. Fiskeren var 49 år gammel og har flere års erfaring fra havfiskeflåten. Nå arbeider han innen oljesektoren i Nordsjøen med faste friperioder, slik at han igjen kan ha mulighet til å ta del i familiens notbruk ettersom kvoter, tilgjengelighet og behov tilsier. Han har gjennomført de sikkerhetskurs som er påkrevd for å jobbe på installasjoner i Nordsjøen.

## 1.7 Hiving av anker - Hydraulisk spill

Etter at selve notkastet og overføringen av fisk til låssettingsposen er unnagjort skal lysebåtens anker opp igjen. Til å hive inn ankeret har lysebåten et fastmontert norskprodusert hydraulisk spill på babord side. Synkelina med bøye og ankertauet skal ledes inn over en flyttbar rulle på styrbord side og videre rundt spillskiva (se figur 4, hvor lina er illustrert i rødt). Deretter skal det kveiles opp igjen av mannskap, posisjonert på styrbord side av dekksluka og dermed i antatt sikker avstand fra hydraulikkspillet.

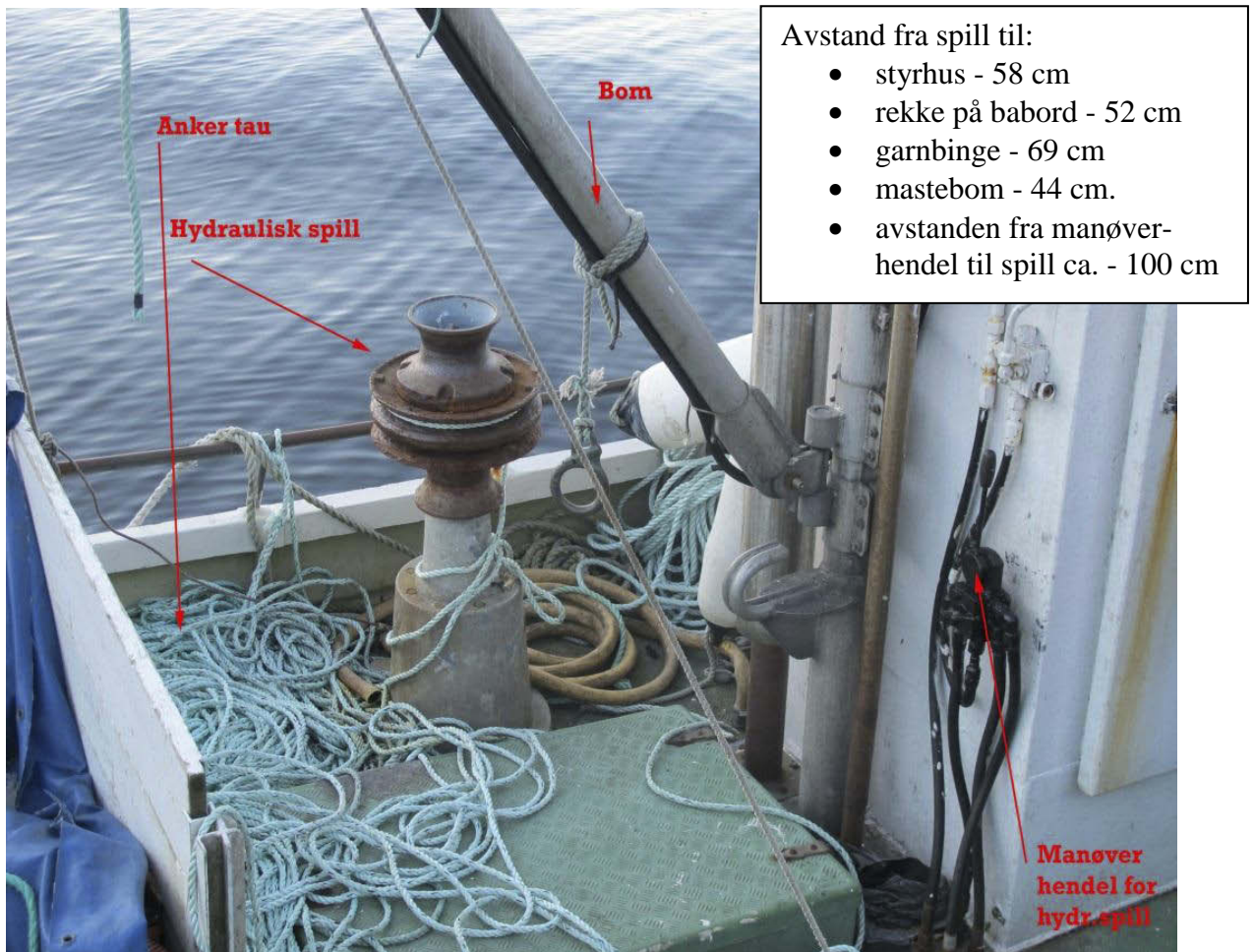


Figur 4: Bildet viser spillet og ankerlina.

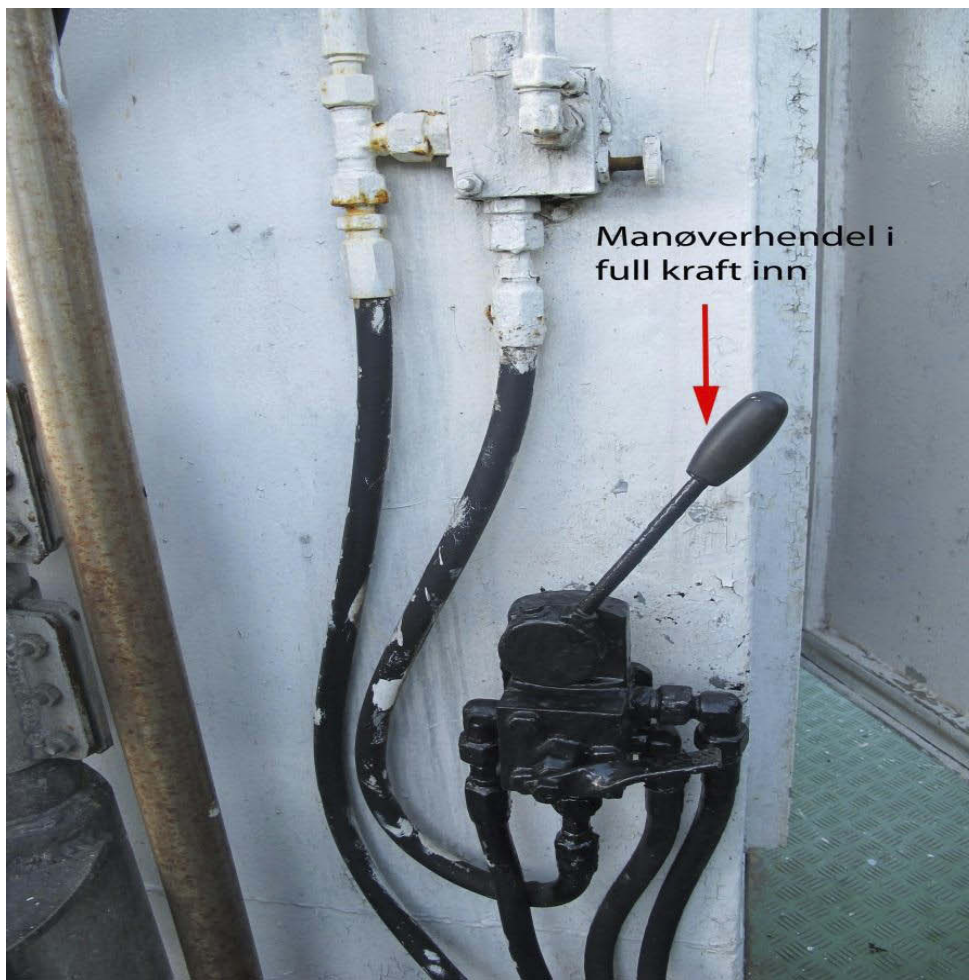
Spillet blir drevet hydraulisk fra en pumpe som er koblet til hovedmotorens aksel med to kilereimer. Hydraulikken aktiviseres med innslagsspak plassert i styrehuset. For betjening av selve spillet er det montert en manøverhendel i akterkant av styrhuset, ute på dets styrbord side (se figur 5).

Manøverhendel er ikke fjærbelastet, hvilket vil si at når spaken er satt i driftsposisjon så vil spillet fortsette å gå inntil hendelen blir manuelt returnert til midtstilling. Manøverhendelen sto i *hiv inn* posisjon når den omkomne ble funnet (se figur 6) og de to kileremmene som drev hydraulikkpumpe fra hovedmotors aksel, ble funnet avslitt.

Spillet har ikke montert selvaktiverende nødstop. Installasjon av spill og manøverhendel er opplyst å være originalt og umodifisert siden dagens eier overtok båten i 1988.



Figur 5: Bildet viser Svanens akterdekk med hydraulikkspillet, styrhus, rekke, garnbinge og bom. Manøverhendel til spillet sees i høyre billedkant.



Figur 6: Manøverhendel for hydraulisk spill.



Figur 7: Avslitte kileremmer mellom hovedakselen og hydraulikkpumpa.

## 1.8 Rederiets sikkerhetsrutiner

### 1.8.1 Arbeidsinstruksjoner og risikovurderinger

Fartøygruppen ble ikke underlagt krav om eget sikkerhetsstyringssystem for å drifte sitt fiske, før 1.april 2010. Måten notbruket har valgt å organisere seg på er erfaringsbasert og følger innarbeidede faste rutiner for ett spesifikt fiske hvor fartøyene er helårsrigget for notbruk. Mannskapet har i samtale med havarikommisjonen bekreftet at det ikke forelå skriftlige arbeidsinstruksjoner eller skriftlige risikovurderinger for notbruket. Dette har heller ikke har vært oppfattet som noe endelig krav. Sikkerhetsopplæringen var derfor basert på muntlig overlevering av hva som ble oppfattet som sikre rutiner til enhver tid. Det ble videre opplyst at nytt mannskap har blitt fortalt om spesifikke faremomenter, samt generelt blitt vist i praksis hvordan fartøyene og fisket håndteres.

I praksis har man altså forsøkt å overlevere hva som har vært regnet som godt sjømannskap og gode arbeidsrutiner. I denne sammenheng forstår havarikommisjonen at det spesielt har vært fokusert på faren for hekting ved kasting (setting av redskap), all bruk av hydrauliske spill, kraftblokk, snurpevinsj og kraner. I tillegg har det vært vanlig å ta hensyn til faren for å falle i sjøen ved gange mellom båtene, spesielt under urolige sjø forhold.

Daglig drift har vært besørget av skipperen om bord, med den forulykkede som den eneste fast ansatte. Ytterligere mannskap har vært med på sesongbasis og har i samtale med havarikommisjonen uttrykt en oppfatning av at notbruket ble drevet på en stødig og tradisjonell måte, hvor man samarbeidet for å unngå å havne i farlige situasjoner.

Notbrukets egne vurderinger av faremomenter i sitt virke har ikke spesielt vurdert utforming og betjening av spillet i lysebåten som kritisk. Rutinene var oppfattet å være godt innarbeidet med erfarne folk som kjente hverandre. Derfor forstås mannskapet å ha basert håndtering av identifiserte faremomenter i arbeidsoperasjonene på en direkte måte seg imellom. Den tekniske operasjonen som ble utført av en mann om bord på lysebåten og det faktum at fartøyet ikke har vært underlagt noen ekstern årlig kontroll eller inspeksjon, har heller ikke blitt betraktet som en særskilt utfordring eller risiko.

### 1.8.2 Rederiets vurderinger av behov for nødstop

Manøverhendel for det hydrauliske spillet er montert på styrbord side i akterkant av fartøyets styrhus. Dette spillet er ikke utstyrt med innretning for nødstop. Rederiet har vurdert det dit hen at så lenge mannskap som betjente spill og kveilet inn tauverk, befant seg på fartøyets styrbord side var avstanden kort nok til å rekke manøverhendel, samtidig som avstanden over til hydraulikkspillet er for stor til at man kunne komme i noen antatt alvorlig konflikt med spillet under innhaling. Notbruket har vært komfortable med at det var en frikobling for hydraulikkspillet inne i styrhuset og dermed regnet denne som en nødstop.

Notbruket hadde tidligere diskutert om det skulle monteres en fjærbelastet manøverhendel, men det var da konkludert med at en slik installasjon kunne komplisere den daglige drifta. Dette fordi håndtering av ankeret og ankerlina har vært vurdert og utført som en enmannsjobb. Mannskapet opplyste at de har oppfattet hydraulikkinstallasjonen som velfungerende med en uskrevet regel om at man ikke forlot posisjonen på styrbord side mens spillet var i gang.

## 1.9 Regelverk

Fartøyet er under 10,67 meter, og er dermed ikke omfattet av regelverk knyttet til periodisk kontroll. Fartøyet skal uavhengig av dette oppfylle en rekke krav nedfelt i forskjellige forskrifter, deriblant krav til selvaktiverende nødstopper. Dette er regulert i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip:

*§ 9-5 Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner om bord på fiske- og fangstfartøy.*

*i) Innhalingsutstyr for fiskeredskaper skal ha egnede sikkerhetsinnretninger for å hindre ulykker, herunder nødstoppanordninger. Nødstopper skal arrangeres slik at innhalingsutstyret stanser dersom en person dras inn mot dette.*

I henhold til samme forskrift skal farer om bord avdekkes:

*§ 2-2. Når faren er avdekket, skal det foretas en vurdering av den risiko faren utgjør. Slik risikovurdering skal foretas regelmessig og ved:*

- a) innføring av nytt arbeidsutstyr eller ny teknologi, og*
- b) øvrige endringer i organisering eller planlegging av arbeid som kan ha betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse.*

*(2) resultatene av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig.*

*(3) dersom det avdekkes risiko for arbeidstakernes sikkerhet og helse, skal det iverksettes nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere farene.*

I 2006 sendte Sjøfartsdirektoratet ut en sikkerhetsmelding vedrørende nødstopper på innhalingsutstyr.<sup>7</sup>

Med virkning fra 1. april 2010, opphevet Sjøfartsdirektoratet forskrift 18. juni 2007 nr. 675 som unntok fiskefartøy fra kravet i skipssikkerhetsloven om sikkerhetsstyringssystem. Det betød i praksis at notbruket og kontrollerende myndighet hadde et regelverk å forholde seg til når notbrukets moderfartøy ble kontrollert medio april 2010.

Sjøfartsdirektoratet har utformet, og publiserte for høring 24. mars 2011 en forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiske- og fangstfartøyforskrifter under 15 meter største lengde. Denne høringen hadde frist til 15. juni 2011 med planlagt ikrafttredelse 1. januar 2012. Følgende fra høringen:

*For fiskefartøy under 15 meter største lengde har forskriftsverket når det gjelder skipssikkerhet i stor grad vært fragmentert og utfordrende å orientere seg i. Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å samle det meste av regelverket for fartøygruppen i en ny forskrift. Videre har man sett et behov for en del endringer av regelverket, spesielt for fartøy over 8 meter.<sup>8</sup>*

<sup>7</sup> se vedlegg 1.

<sup>8</sup> [www.sdir.no/no/Publikasjoner/](http://www.sdir.no/no/Publikasjoner/)

## 1.10 Tilsyn

### 1.10.1 Generelt om Sjøfartsdirektoratets tilsyn med fiskefartøy under 10,67 m

Fartøyet er under 10,67 meter, og er dermed ikke omfattet av regelverk knyttet til periodisk kontroll. Sjøfartsdirektoratet kan likevel foreta uanmeldte tilsyn på denne fartøygruppen. Det har de senere årene vært flere kampanjer rettet mot fiskeflåten hvor det er utført en rekke uanmeldte tilsyn av fiskefartøy under 10,67 meter. Det har imidlertid ikke vært utført uanmeldt tilsyn om bord på Svanen.

Myndighetene har i praksis ikke prioritert denne fartøygruppen for tilsyn før i 2005. Da iverksatte Sjøfartsdirektoratet en spørreundersøkelse rettet mot fiske- og fangstfartøy med største lengde fra 6 til 10,67 meter, med det formål å kartlegge sikkerhetsstandarder på den delen av fiskeflåten som ikke var underlagt periodiske kontroller. Bakgrunnen for dette var at fartøygruppen var sterkt overrepresentert på statistikk over dødsulykker.

Det ble i forbindelse med undersøkelsen sendt ut over 5000 spørreskjema, og svarprosenten var på 42 %. Undersøkelsen avdekket til dels store mangler, blant annet svarte over halvparten at de manglet nødstopp på innhalingsutstyr. Det kan imidlertid ikke bekreftes at det ble gitt noen tilbakemelding fra notbruket på spørreundersøkelsen.

Det ble i etterkant av undersøkelsen besluttet å intensivere uanmeldte tilsyn for denne fartøygruppen. Den første kampanjen som startet i 2006, omfattet primært tilsyn i de tre nordligste fylkene. Sjøfartsdirektoratet avdekket en rekke mangler av sikkerhetsmessig betydning. Dette resulterte i spesifikke pålegg til enkelte fartøy samt at generell informasjon ble gjort tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider. En ny kampanje som ble iverksatt i 2008, og videreført i 2009, har hatt fokus på mindre fiskefartøy over hele landet.

Både spørreundersøkelsen som ble gjennomført i 2005 og de etterfølgende kampanjene med uanmeldte tilsyn har hatt hovedfokus på sikkerhetsutstyret ombord i flåtegruppen den var rettet mot.

### 1.10.2 Utvelgelse av fartøy for uanmeldte tilsyn

Havarikommisjonen har undersøkt om enkelte grupper av fiskefartøyer med største lengde mindre enn 10,67 meter kan være underrepresentert ved Sjøfartsdirektoratets utvelgelse av fartøyer for uanmeldt tilsyn.

Alle aktive fiskefartøyer er oppført i Fiskeridirektoratets fartøyregister (Merkeregisteret). I Sjøfartsdirektoratets database er det imidlertid oppført; kun de fiskefartøyene i lengdegruppen som direktoratet har hatt befatning med. Sjøfartsdirektoratet hadde inntil 1. januar 2010 en ordning med frivillig måling og identifisering for utstedelse av identitetsbevis til fartøyer med største lengde mindre enn 15 meter. Fram til denne dato var de fleste av fiskefartøyene med største lengde mindre enn 10,67 meter oppført i direktoratets database på grunnlag av at identitetsbevis var utstedt. De fleste av fartøyene med identitetsbevis er for øvrig også frivillig registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

Enkelte av de fiskefartøyene med største lengde mindre enn 10,67 meter som ikke er oppført i Sjøfartsdirektoratets database, er ikke tildelt radiokallesignal som følge av at det ikke er installert radiotelefonianlegg, eller som følge av at lisens mangler, eller at

lisensforhold er ufullstendig. I henhold til radioforskrift<sup>9</sup> §11 skal dekket fiskefartøy samt åpne fiskefartøy som har styrehus og/eller lugar, være utstyrt med maritim VHF radiotelefonstasjon. Svanen hadde installert VHF-radio, men manglet radiokallesignal.

Havarikommisjonen har undersøkt om fiskefartøyer i nevnte lengdegruppe som ikke hadde hatt befatning med Sjøfartsdirektoratet og som således ikke var oppført i direktoratets database, ville ha mindre sannsynlighet for å få uanmeldt tilsyn.

Sjøfartsdirektoratet har f.o.m. 2006 t.o.m. april 2011 utført 1086 uanmeldte tilsyn på fiskefartøyer med største lengde mindre enn 10,67 m. Av disse 1086 fartøyene var 177, eller 16 %, ikke oppført i Sjøfartsdirektoratets database før de uanmeldte tilsynene fant sted. Av de 177 fartøyene manglet 99 radiokallesignal.

Andelen på 16 % reflekterer merantallet av aktuelle fartøyer totalt i Merkeregisteret i forhold til Sjøfartsdirektoratets database og således tyder det på at alle de ulike gruppene av fiskefartøy har vært gjenstand for tilsyn.

### **1.11 Iverksatte tiltak fra notbruket**

Notbruket har i samtaler med havarikommisjonen bekreftet at de umiddelbart i ettertid av ulykken innførte en rutine som sørger for at det alltid er to mann om bord i lysebåten når den opererer selvstendig under hiving av ankeret med det hydrauliske spillet. Skipper om bord på Risholm som også er eier av notbruket har bekreftet at han er påmeldt sikkerhetskurs for fiskere.

## **2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

### **2.1 Innledning**

Arbeidsulykken om bord i Svanen er en av flere registrerte ulykker for fartøygruppen under 10,67 meter med hydrauliske line-/garnspill. Ulykken er sammenlignbar med tidligere ulykker undersøkt av havarikommisjonen<sup>10</sup>. Rapportene fra undersøkelsene av arbeidsulykkene om bord i sjarken Bjørnar og Jålla belyser relevante problemstillinger deriblant krav til nødstop og risikovurderinger. Konklusjoner og tilrådninger fra disse rapportene er også relevante i denne ulykken.

Havarikommisjonens vurderinger av arbeidsulykken om bord i Svanen knytter seg derfor i første rekke til manglende barrierer og regelverk.

### **2.2 Vurdering av hendelsesforløpet**

Ingen observerte hendelsen om bord i Svanen når fiskeren omkom. Basert på hva som oppgis å ha vært vanlig arbeidspraksis, innholdet i samtalene med de to andre fiskerne og undersøkelsene om bord i Svanen gir havarikommisjonen følgende vurdering av hendelsesforløpet knyttet til ulykken.

Når fiskeren som omkom returnerte til Svanen for å hive opp ankeret, opplyses det at

<sup>9</sup> 1FOR 1993-12-22 nr. 1242: Forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske- og fangstfartøy.

<sup>10</sup> SJØ RAP 2009/03 Bjørnar og SJØ RAP 2011/01 Jålla



normal praksis var å feste fanglina på lett båten til rekka på Svanen. Slik åstedet for ulykken ble funnet tyder det på at fiskeren denne gangen la løkka fra lett båten, som ble tatt på slep, over hydraulikkspillet når han gikk om bord i Svanen. Fanglinas løkke var oppgitt til å ha vært ca. 30 cm i diameter mens spillkoppens diameter er målt til 20 cm i diameter.

Fiskeren lot gå slepelina som var koblet til Risholm og manøvrerte Svanen tilbake til ankerbøya. Ifølge vanlig rutine har han ved ankomst bøya, koblet inn hydraulikken til spillet og fått enden på synketauet opp fra bøya for å starte innhalingen av dette først. Tauet ble dratt inn over en flyttbar rulle på lysebåtens styrbord side og gikk videre rundt skiva på toppen av det hydrauliske spillet fastmontert på fartøyets babord side. Det har blitt bekreftet at den omkomne hadde utført denne spesifikke operasjonen mangfoldige ganger tidligere. Han må først ha hevet inn synkelina og løsnet det fra bøya, da denne lina var observert oppkveilet og sikret forut på Svanen. Bøya til ankeret var tatt ombord og siden notbruket opererer med faste lengder på 110 meter for hver kveil ankertau, så var det denne gangen noe ekstra tauverk kveilet opp og gjort fast under bøya når de var ankret opp på 70 meters dybde ved notkastet. Løkka til lett båten har nå blitt værende over toppen av spillkoppene, mens fiskeren sannsynligvis har stukket kortenden av det tauet han skulle hale på, innunder løkka på fanglina og videre rundt spillskiva i dreieretningen. Under arbeidet med å greie ut dette tauverket, og dermed før han hadde begynt å hive på selve ankeret, så hektet snippen på regnjakka seg fast mellom spillskiva og roterende tau.

Den forulykkede skulle ifølge notbrukets oppgitte, men dog uskrevne rutiner, normalt være plassert på styrbord side under innhal og ikke oppholde seg nær spillet på babord mens det var i gang. Det har senere blitt bekreftet at fiskeren hadde for vane å arbeide med åpen regnjakke. Det bekreftes videre fra mannskapet som var først på åstedet at fiskeren ikke hadde startet å hive på selve ankeret. For å få fiskeren løs fra spillet måtte de skjære av den omkomnes regnjakke samt tauverk, inkludert fortøyningslina til lett båten. Under hendelsen hadde hydraulikkpumpa levert fullt trykk til spillet inntil reimene sluret i filler i maskinrommet og pumpa stoppet.

Fiskeren ble senere i den rettsmedisinske rapporten bekreftet å ha omkommet som følge av kvelning som et resultat av trykk mot hals og bryst, hvilket er forenlig med de opplysninger som er fremkommet i undersøkelsen. I tillegg ble det observert og senere bekreftet en skade i pannen hos den forulykkede. Muligheten for at han kan ha snublet, slått hodet og ble hektet i spillet, kan derfor ikke fullstendig utelukkes. Imidlertid så ble utfallet det samme, da spillet var i full drift når ulykken inntraff og et selvaktiverende nødstoppp-arrangement som kunne ha stoppet hydraulikktrykket var fraværende.

### **2.3 Manglende nødstoppparrangement**

Rederiet har vurdert at innslagshendelen inne i styrehuset kunne fungere som nødstoppp. Med bakgrunn i dette og at normal praksis er å arbeide i god avstand fra spillet er det ikke montert noen form for utvendig nødstoppp på Svanen. Etter havarikommisjonens vurdering kan innslagsarrangement inne i styrehuset på ingen måte anses som en automatisk nødstoppp. Det er heller ikke sannsynlig at en kan nå den normale hendelen for operering av spillet om et mannskap blir huket i linene og dratt mot spillet.

Hvis ulykken først er ute, kan man ikke gå ut i fra at man når tak i de normale hendlene og aktivisere disse uansett hvor de måtte være plassert. Selv om fiskeren føler seg trygg på at dette er mulig, viser flere ulykker med garnspill at man ikke rekker eller får dette til.

Manglende innretning for nødstopp av spillet, som påkrevd i forskrift, er etter havarikommisjonens oppfatning en vesentlig medvirkende årsak til at ulykken endte som den gjorde.

## 2.4 Manglende risikovurderinger

Fartøygruppen ble ikke underlagt krav om eget sikkerhetsstyringssystem for å drifte sitt fiske, før 1.april 2010. Havarikommisjonen forstår at notbrukets valg av løsning og vurderinger av risiko er basert på praktisk og lang erfaring i gjennomføring av slike operasjoner. Havarikommisjonen understreker imidlertid betydningen av regelmessige risikovurderinger i tråd med ASH forskriften for innarbeidede og nye rutiner.

Selv om aktørene alle var meget erfarne, har ikke det forhindret at ulykken kunne inntreffe. En rutinejobb ble utført avvikende og manglende barrierer tillot en alvorlig hendelse å utvikle seg til et tragisk resultat. Åstedsundersøkelsen konkluderte med at fronten på den omkomnes regnjakke hadde huket seg inn i tauverket på det hydrauliske spillet som hadde vært aktivisert og i full operasjon. Den forulykkede ble deretter dratt rundt av spillet som dreide mot klokka, uten å være i stand til å få stoppet hydraulikktrykket.

Denne ulykken gjentar det beklagelige faktum at selv for et veldrevet notbruk med de mest erfarne aktører kan uhellet være ute når barrierer mot hendelser brytes, eller ikke eksisterer. Havarikommisjonen anser at regelmessige risikovurderinger og risikovurderinger ved innføring av nytt arbeidsutstyr (eksempelvis Sikker Jobb Analyse, SJA) vil medføre at rederier i større grad er bevisst ulike faremomenter og dermed være i bedre stand til å iverksette nødvendige tiltak for å redusere eller fjerne disse. En risikoanalyse som inkluderte valg av mest praktisk arbeidstøy og absolutte rutiner for at uvedkommende tauverk ikke kunne komme i konflikt på spillet, kunne ha minsket risikoen for å hekte seg opp. Havarikommisjonen viser til SJØ RAP 2009/03 Bjørnar<sup>11</sup> hvor sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/16T tilrår fiskere å foreta regelmessige risikovurderinger. Krav til selaktiverende nødstopp er allerede grundig nedfelt i eksisterende forskrifter.

Risikovurdering er et relativt nytt krav for fiskebåtredere. Basert på samtaler med andre fiskere og ansatte i Sjøfartsdirektoratet, har havarikommisjonen fått inntrykk av at regelkravet i flere tilfeller har vært utfordrende å vinne forståelse for blant enkelte aktører. Uten å kunne tallfeste omfanget kan dette igjen ha ført til at kvaliteten på utførelsen av slike risikovurderinger har variert. Generelt oppfatter havarikommisjonen det dithen at selvaktiverende nødstopp i enkelte tilfeller anses å være til hinder i den daglige drift, og derfor kan bli nedprioritert til fordel for hva som anses som mest effektive rutiner.

## 2.5 Tilsyn – periodisk kontroll

Sjøfartsdirektoratet har anledning til å foreta uanmeldte tilsyn for flåtegruppen mindre enn 10,67 meter selv om de i utgangspunktet ikke er omfattet av dagens regelverk knyttet til periodisk kontroll. Imidlertid har lyse- og hjelpefartøyet Svanen siden det ble sjøsatt i 1980 aldri vært gjennom et uanmeldt tilsyn. Således har Svanen ikke vært inspisert av en ekstern part eller fått pålegg om nødvendig oppfyllelse av regelverket, herunder innretning for nødstopp av spillet og risikovurderinger av sin virksomhet.

---

<sup>11</sup> Vedlegg 3.

Havarikommisjonen har med grunnlag i ovennevnte, undersøkt om enkelte grupper av fiskefartøyer med største lengde mindre enn 10,67 meter kan være underrepresentert ved Sjøfartsdirektoratets utvelgelse av fartøyer for uanmeldt tilsyn (se kapittel 1.9.2). Dette synes ikke tilfelle; Sjøfartsdirektoratets utvelgelse av fartøyer for uanmeldt tilsyn favner vidt og ingen bestemte grupperinger innenfor den minste delen av fiskeflåten fremtrer som underrepresentert. Dermed synes det å være tilfeldig at Svanen ikke har vært gjenstand for inspeksjon. Havarikommisjonen mener at arbeidet med ny forskrift er et steg i riktig retning for å fange opp fartøygruppen som Svanen tilhører.

Som nevnt i kapittel 2.1 belyser havarikommisjonen i SJØ RAP 2009/03 Bjørnar betydningen av et kontrollregime, og det ble fremmet en sikkerhetstilråding (Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/15T)<sup>12</sup> i den forbindelse. Havarikommisjonen hevder at undersøkelsen med Svanen igjen understreker betydningen av et eksternt kontrollregime som skal fungere som en ekstra barriere med mulighet for å avdekke feil og mangler før disse faktorene utløser en ulykke.

## 2.6 Konklusjon

Fiskeren befant seg på babord side og tett på spillet mens det var i operasjon. Løkka til fortøyningstau fra lett båten var lagt over spillet istedenfor å være festet i rekka. Fiskerens åpne regnjakke heftet seg fast i spillet med tauverk som var tredd inn på spillskiva og roterte med god hastighet. Fiskeren ble heftet fast, dratt inn og videre rundt spillet mens hydraulikken fortsatte med full kraft. Fiskeren omkom av klemskader han pådro seg som følge av dette.

Fiskeren fulgte ikke notbrukets muntlige instruks på hva som skulle praktiseres som sikker arbeidsrutine for denne operasjonen når han oppholdt seg tett på ett roterende spill.

En innretning for nødstoppp av spillet kunne etter havarikommisjonens vurdering forhindre at ulykken fikk et tragisk utfall. En slik innretning er påbudt.

Fartøygruppen som Svanen tilhører ble ikke underlagt krav om eget sikkerhetsstyringssystem før 1.april 2010. Notbrukets arbeidsrutiner var basert på en praktisk tilnærming og lang erfaring med slike operasjoner. Det var ikke dokumentert skriftlige risikovurderinger eller arbeidsinstruks. Havarikommisjonen minner imidlertid om at alle fiske- og fangstfartøy omfattes av ASH- forskriften og skal ha gjennomført en risikovurdering i tråd med forskriftens § 2-2. Resultatet av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig.

Sjøfatsdirektoratet har ikke gjennomført uanmeldt tilsyn om bord i Svanen som de har anledning til å gjøre. Manglende barrierer ble derfor ikke oppdaget og pålagt utbedret. Dagens etablerte kontrollregime har i dette tilfelle ikke fungert. Undersøkelsen viser betydningen av et tilsyn som skal fungere som en ekstra barriere med mulighet for å avdekke feil og mangler før disse faktorene medvirker til en ulykke. Havarikommisjonen mener at arbeidet med ny forskrift er et steg i riktig retning for å bedre tilsynet med fartøygruppen som Svanen tilhører.

---

<sup>12</sup> Vedlegg 3.

### **3. SIKKERHETSTILRÅDINGER**

I denne undersøkelsen fremmer ikke havarikommisjonen noen ny spesifikk sikkerhetstilråding<sup>13</sup>, men viser til tidligere sikkerhetstilrådinger SJØ RAP 2009/03 Bjørnar (Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/15T og 2009/16T).

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 14. september 2011

---

<sup>13</sup> Undersøkelserapport oversendes Nærings- og handelsdepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene.

## VEDLEGG

Vedlegg 1.



## Sikkerhetsmelding

### Mottakere av sikkerhetsmelding: (sett kryss)

Sdir : Sjøfartsdirektoratet  
A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer  
U: Utvalgte utenriksstasjoner  
P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper  
O: Offshorerederier / plattformsejere / operatører  
H: Hovedorganisasjoner  
Kl.s. DNV, LP – , BV – GL -, ABS Norge  
Andre: Norsk Sjømannsforbund, Norges Fiskarlag, Norges Kystfiskarlag, Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske Maskinistforbund og Fiskebåtrederens Forbund

Nr.: **SM 02-2006**  
Dato: 12.12.2006  
Saksnr.: 2006/32249

## Nødstopp og sikkerhetsinnretninger på innhalingsutstyr om bord på fiske- og fangstfartøyer

### Bakgrunn

Sjøfartsdirektoratet har i 2006 mottatt flere rapporter om fiskere som har omkommet eller kommet alvorlig til skade i forbindelse bruk av innhalingsutstyr.

Felles for disse hendelsene er at den forulykkede har blitt dratt inn i utstyret, i noen tilfeller med døden til følge.

Det er i forbindelse med flere av disse ulykkene blitt avdekket at påbudte sikkerhetsanordninger som blant annet nødstopp ikke har blitt aktivert eller ikke har vært montert.

### Tiltak

#### Det må påses at påkrevd nødstopp for innhalingsutstyr er montert og fungerer tilfredsstillende:

- I henhold til forskrift av 1. januar 2005 nr.8 om arbeidsmiljø sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (ASH-forskriften) § 9-5, bokstav i) skal innhalingsutstyr for fiskeredskaper ha egnede sikkerhetsinnretninger for å hindre ulykker, herunder

nødstoppanordninger. Bestemmelsene innebærer at alt innhalingsutstyr skal være arrangert med en fast installert nødstopp på selve innretningen eller i umiddelbar nærhet, ved eventuelle fjernbetjeningssteder og hvis hensiktsmessig også andre steder, f. eks. i styrehus.

- I tillegg skal alt innhalingsutstyr som er arrangert slik at en person kan dras inn mot dette, ha en selvaktiverende nødstopp som en ekstra barriere (gjelder bl.a. garn- og linespill). Med selvaktiverende menes nødstop p som vil aktiveres selv om personen som dras inn mot utstyret er forhindret fra å foreta seg noe. Denne skal monteres og fungere slik at innhalingsutstyret stopper før personen dras inn mot utstyret.

Portabel nødstop p som krever manuell aktivering, f. eks. nødstop p som en bærer på seg, aksepteres ikke som erstatning for fast installert nødstop p.

### **Det skal være foretatt risikovurdering og om nødvendig iverksatt tiltak for å fjerne eller redusere farene ved bruk av slikt utstyr.**

- Kontroll av utstyret for å forsikre seg om at dette fungerer i tråd med kravene i § 9-5, skal gjennomføres, jf. ASH-forskriftens § 4-4 (1).
- **Alle** fiske- og fangsfartøy omfattes av ASH-forskriften og skal ha gjennomført en risikovurdering i tråd med forskriftens § 2-2. Resultatet av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig.

Sjøfartsdirektoratet vil intensivere kontrollene med at disse kravene blir fulgt gjennom tilsyn.

Sigurd Gude  
assisterende sjøfartsdirektør

Kurt Brenna  
underdirektør

## Vedlegg 2.

Uanmeldt tilsyn av fiske- og fangstfartøy i 2011  
Publisert: 23. desember 2010.

Sjøfartsdirektoratet fortsetter sikkerhetskampanjen mot fiskeflåten. Mange alvorlige ulykker og et for stort omfang av alvorlige feil og mangler som har blitt avdekket på fartøyene under uanmeldte inspeksjoner foregående år gjør at Sjøfartsdirektoratet opprettholder et høyt fokus på sikkerhet i fiskeflåten.

De uanmeldte tilsynene blir i 2011 mer spisset mot tidligere funn og ulykkesstatistikk. Et stort antall avvik på de minste båtene og på de større trålerne medfører at det legges opp til at en større andel av disse fartøyene vil bli kontrollert i 2011.

Fokusområder under kontrollene vil variere avhengig av fartøystørrelse, men blir generelt rundt mannskapskvalifikasjoner, redningsutstyr, brannsikkerhet, sikkerhetsstyringssystem, sikkerhets- og verneinnretninger og stabilitet.

Kontrollene starter under sildefisket i nord like over nyttår og fortsetter gjennom årets fiskerier langs hele kysten.

Vedlegg 3.

### **SJØ RAP 2009/03 Bjørnar**

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/15T

Fiskefartøy under 10,67 meter er ikke underlagt periodisk kontroll. De er imidlertid underlagt en rekke forskjellige regelverk, og det stilles høye krav til den enkelte fisker i forhold til at han/hun selv er ansvarlig for at alt gjeldende regelverk følges. Dette vil kunne medføre ulike oppfatninger om hvordan et regelverk skal tolkes og etterleves. Havarikommisjonen tilrår derfor at Sjøfartsdirektoratet vurderer behovet for en tilsynsordning for denne fartøytypen.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/16T

Fiskeren hadde ikke gjennomført skriftlige risikovurderinger som beskrevet i regelverket. Dette førte til at han hadde en manglende oversikt over farer og konsekvensreducerende tiltak om bord. Havarikommisjonen tilrår fiskere å foreta regelmessige skriftlige risikovurderinger av alle farlige arbeidsoperasjoner om bord, og iverksette nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere farene.