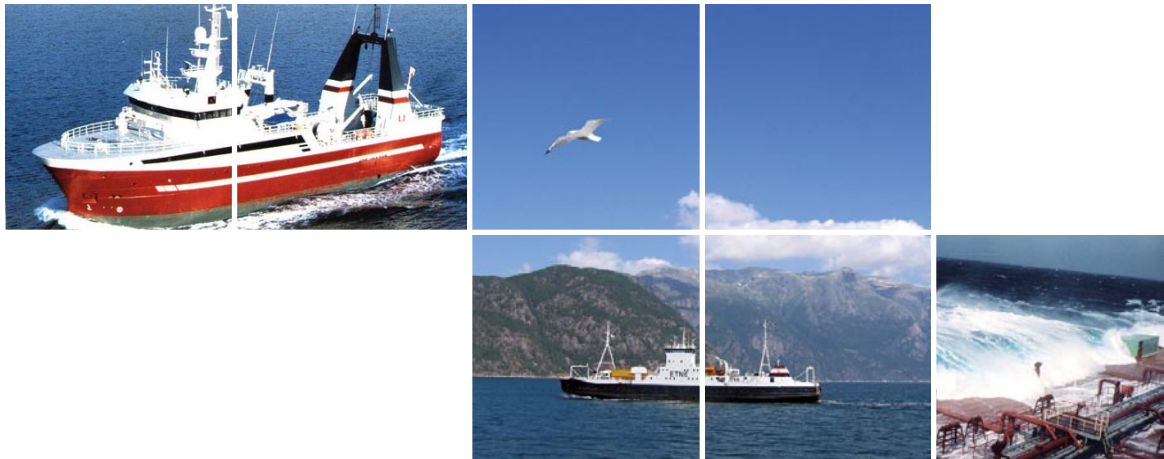


RAPPORT

Sjø 2009/03



RAPPORT OM UNDERSØKELSE AV
ARBEIDSULYKKE OM BORD I FISKEFARTØYET
BJØRNAR LM4887 5 NAUTISKE MIL VEST AV
GODØY 10. JULI 2008

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

INNHALDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	4
1.1 Innledning	4
1.2 Detaljer om fartøyet og ulykken	4
1.3 Hendelsesforløp	5
1.4 Fartøy og utrustning	7
1.5 Mannskap	8
1.6 Regelverk	8
1.7 Myndighetene	11
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER	12
2.1 Vurdering av hendelsesforløpet	12
2.2 Regelverk	12
2.3 Risikovurderinger	13
2.4 Sikkerhetsopplæring	14
2.5 HMS-arbeid i fiskeflåten.....	14
2.6 Myndighetenes rolle.....	15
2.7 Reder og førers ansvar	15
3. SIKKERHETSTILRÅDINGER	16

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) mottok den 11. juli 2008 kl. 0855 melding fra Hovedredningssentralen Sør-Norge (HRS) om alvorlig personskade om bord på sjarken Bjørnar som befant seg om lag 5 nautiske mil (nm) vest av Godøy utenfor Ålesund. HRS hadde mottatt melding om ulykken den 10. juli 2008 kl. 2041. Med bakgrunn i ulykkens karakter ble det, etter innhenting av ytterligere opplysninger, besluttet å iverksette en undersøkelse. SHT foretok tekniske undersøkelser av fartøyet, og gjennomførte samtaler med involverte parter 22. og 23. juli 2008.



Arbeidsulykke om bord i sjarken Bjørnar omlag 5 nm vest av Godøy utenfor Ålesund.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

1.1 Innledning

Ved systematiseringen av hendelsesforløpet for denne ulykken har SHT valgt å benytte en metodisk undersøkelse som inkluderer en STEP-analyse (Sequentially Timed Events Plotting). STEP-analysen bygger på en kartlegging av forhold som kan ha medvirket til ulykken og er et utgangspunkt for å identifisere mulige sikkerhetsproblemer som påvirket forløpet av ulykken.

SHT foretok tekniske undersøkelser av fartøyet, og gjennomførte samtaler med involverte parter 22. og 23. juli 2008. To inspektører fra SHT hospiterte også på HMS-delen av sikkerhetsopplæring for fiskere, og gjennomførte samtaler med instruktørene om bord i opplæringsfartøyet M/S Kongsnes.

SHT har i tillegg foretatt en gjennomgang av aktuelt regelverk for fiskefartøy under 10,67 meter, og hatt en god dialog med Sjøfartsdirektoratet.

1.2 Detaljer om fartøyet og ulykken

Fartøysdetaljer

Rederi	: Enkeltmannsforetak
Fartøyets navn	: Bjørnar LM4887
Fiskerinummer	: M59SA
Hjemhavn	: Langevåg
Flaggstat	: Norge
Fabrikat/type	: Viksund sjark
Byggeår	: 1973
Konstruksjonsmateriale	: Plast
Lengde over alt	: 10,25 m
Bruttotonnasje	: 8
Maskinkraft	: 125 HK Saab Iveco
Garnspill	: Lorentzen (2 tonn)

Detaljer om ulykken

Tid og dato	: Om morgenen 10. juli 2008
Sted for ulykken	: N 62°29,51' Ø 005°43,17' – ca. 5 nm vest av Godøy
Personer om bord	: 1
Skadde	: 1
Skader	: Betydelig personskade



Figur 1: Sjarken Bjørnar.

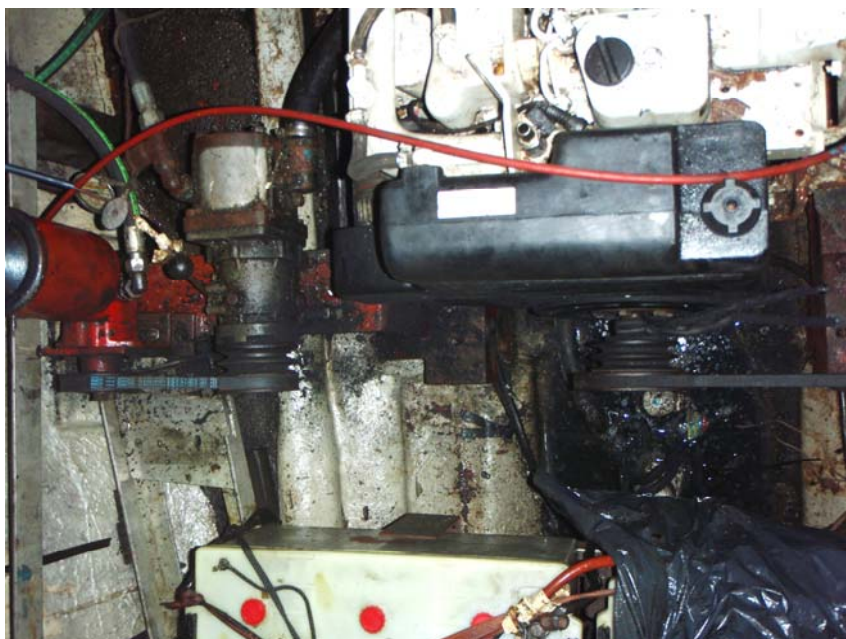
1.3 Hendelsesforløp

Fartøyet forlot havna i Langevåg med kurs for fiskefeltet som vanlig, om lag kl. 0400 ulykkesdagen. Fiskeren var alene om bord. Det var NØ bris, smul sjø, skyet vær og god sikt. Fiskeren drev med garnfiske etter breiflabb i et område vest av Godøy. Bjørnar ankomst fiskefeltet var rundt kl. 0530. Undersøkelsen viste at første garnsetting var dratt, og resultatet var 10-12 breiflabb som lå på dekket om bord. Fiskeren skulle begynne med, eller var i gang med andre setting da han skrudde på radioen for å høre værmeldinger kl. 0745. Kort tid etter dette kom det en kveite på om lag 30 kilo opp med garnet. Da gikk fiskeren fram til rullen med kleppen innen rekkevidde. På bakgrunn av mengde garn som var dratt inn, anslås tidspunktet for dette til å være en gang mellom 0745 og 0830. Propellen var frikoplet, men hydraulikken gikk. I forbindelse med håndtering av kveita ble fiskeren dratt inn rundt garnspillet og kilt fast, ute av stand til å aktivisere nødstoppen til garnspillet, se figur 2.



Figur 2: (Illustrasjonsfoto) Rekonstruksjon av posisjon fiskeren ble funnet i. SHT gjør oppmerksom på at fiskeren var viklet inn i garnet og lå i en posisjon løftet klar av dekket og rundt garnspillet.

Fordi nødstoppen til garnspillet ikke ble aktivert, fortsatte pumpa til garnspillet å gå slik at reimene sluret på skivene. Etter en tid røk reimene og pumpa stoppet, se figur 3.



Figur 3: Foto fra maskinrommet som viser hovedmotor og hydraulikkpumpe hvor drivreim mellom enhetene er røket av.

Samme kveld, på vei inn etter endt fiske, observerte en kollega sjarken Bjørnar, og besluttet å gå nærmere for å forsikre seg om at alt var i orden. Han observerte det ene benet til fiskeren oppetter skottet inn til styrehuset. Det var da gått mer enn 12 timer siden ulykken. Værforholdene hadde endret seg, og bølgehøyden var blitt for stor til at kollegaen hadde mulighet til å ta seg om bord. Kollegaen kontaktet Akuttmedisinsk kommunikasjonssentral (AMK-sentralen) kl. 2037, som videreformidlet hendelsen til HRS kl. 2041.

AMK-sentralen sendte ambulanshelikopter mot ulykkesstedet. HRS forespurte om helikopteret hadde redningsheis, hvilket det ikke hadde. HRS kontaktet redningsskøyta RS Emmy Dyvi som lå i Ålesund, og som ble sendt mot ulykkesstedet. I tillegg observerte HRS forskyningsskipet Far Scout på AIS kun 3 nm unna ulykkesstedet, og ba om assistanse. Far Scout satte umiddelbart MOB-båt (redningsbåt) på vannet, som var framme ved sjarken ca. klokken 2100.

To mann fra Far Scouts MOB-båt gikk om bord i sjarken og fant fiskeren liggende tilsynelatende livløs rundt garnspillet, fast i garnet. De gikk umiddelbart i gang med å

frigjøre ham ved å kutte garnet. Etter å ha fått ham løs observerte de at fiskeren var i live. Han kom delvis til bevissthet, men var uklar.

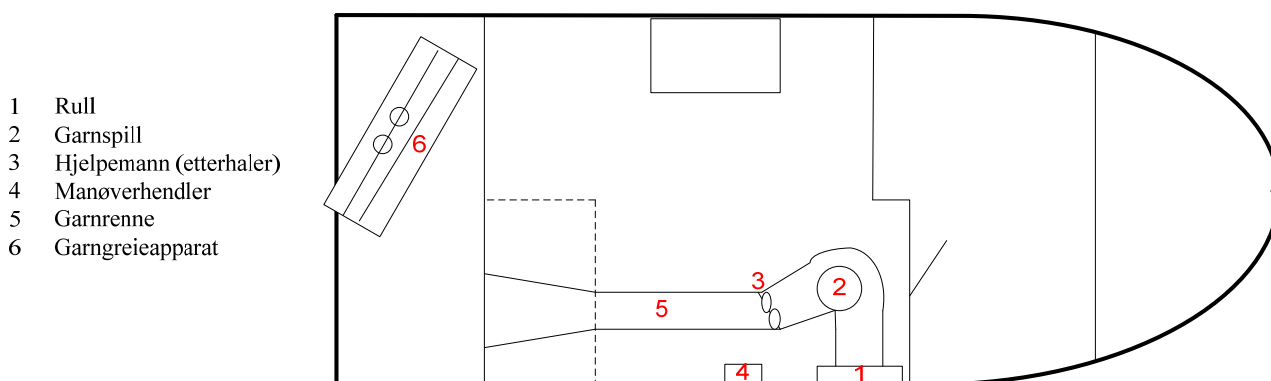
Etter å ha fått den skadde om bord i MOB-båten, og fra MOB-båten om bord i Far Scout, ble førstehjelp iverksatt og oksygen tilført. Far Scout gikk umiddelbart mot Ulsteinvik hvor ambulanshelikopter ventet. Ambulanshelikopteret ankom Ålesund Sykehus kl. 2200.

RS Emmy Dyvi tok Bjørnar på slep inn til Langevåg.

1.4 Fartøy og utrustning

Sjarken var rigget for garnfiske, og var utstyrt med hydraulisk garnspill (Lorentzen), hjelpemann (etterhaler) og garngreier. Garnspillet var nytt for 3-4 år siden, det nye spillet var et tilsvarende garnspill som det originale. Garnspillet hadde en trekraft på om lag 2 tonn. Hydraulikkpumpa ble drevet av hovedmotor via en dobbelt reimoverføring, se figur 3.

Garnspill og hovedmotor kunne opereres fra utvendig posisjon på styrbord side aktenfor garnspillet, se figur 4 nr. 4.



Figur 4: Prinsippskisse lite garnfartøy.



Figur 5: Bjørnar sett fra babord side.

Fartøyet var utstyrt med bl.a. fast installert nødstop, entringsleider, redningsdrakt, redningsflåte, sikkerhetsline, nødstop til garnspill, forhøyet rekke, brannslukningsutstyr og pyroteknisk utstyr.

1.5 Mannskap

Den 54 år gamle fiskeren var eneste person om bord på tidspunktet for ulykken. Han var tidligere trålbass og en erfaren fisker. Han opplyste at han gikk til anskaffelse av sin egen sjark (Bjørnar) for 12 år siden, og hadde i hele denne perioden operert fartøyet alene uten uhell.

Fiskeren var på tidspunktet for ulykken i god fysisk form, og trente flere ganger i uken.

1.6 Regelverk

Det er en rekke krav knyttet til drift og operasjon av fiskefartøy under 10,67 meter. Det mest relevante regelverket knyttet direkte opp mot denne hendelsen er omhandlet i følgende lov og forskrifter;

- LOV 2007-02-16 nr 09: Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)
- FOR 1989-02-10 nr 88: Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere
- FOR 1991-10-15 nr 710: Forskrift om sikkerhetstiltak m.v. på fiske- og fangstfartøy (forskrift om sikkerhet på fiske- og fangstfartøy/sikkerhetsforskriften)
- FOR 2005-01-01 nr 8: Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (ASH-forskriften)

1.6.1 Reder og førers ansvar

I henhold til Skipssikkerhetslovens § 6 er det reder og førers (i dette tilfelle fiskeren) ansvar å påse at skipet opereres i samsvar med loven, derav følger bl.a. at sikkerheten,

inkludert HMS-arbeidet om bord, blir ivaretatt i henhold til gjeldende regelverk. Det er også reder og fører som har ansvaret for at fartøyet tilfredsstiller alle relevante regelverkskrav, uavhengig av myndighetenes oppfølging.

1.6.2 Nødstop

I henhold til forskrift om sikkerhet på fiske- og fangstfartøy, kapittel VII, § 30, 5. ledd og ASH forskriftens kapittel 9, § 9-5 bokstav i), skal innhalingsutstyr for fiskeredskaper ha egnede sikkerhetsinnretninger for å hindre ulykker, herunder nødstoppanordninger. Nødstopp skal arrangeres slik at innhalingsutstyret stanser dersom en person dras inn mot dette.

I sikkerhetsmelding fra Sjøfartsdirektoratet ”SM 02-2006 Nødstop og sikkerhetsinnretninger på innhalingsutstyr om bord på fiske- og fangstfartøy”, er det en presisering av hvordan dette regelkravet skal ivaretas:

”Det må påses at påkrevd nødstop 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 nødstop 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 nødstop som en ekstra barriere (gjelder bl.a. garn- og linespill). Med selvaktiverende menes nødstop 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 som krever manuell aktivering, f. eks. nødstop som en bærer på seg, aksepteres ikke som erstatning for fast installert nødstop.”

Denne sikkerhetsmeldingen ble i desember 2006 distribuert til Norsk Sjømannsforbund, Norges Fiskarlag, Norges kystfiskarlag, Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske Maskinistforbund, Fiskebåtrederens Forbund, samt på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider. Det har i tillegg eksistert en abonnementsordning for rundskriv siden 2006.

En videre presisering av kravet til nødstop, inkludert bilder, er presentert av Sjøfartsdirektoratet i faktaark Nødstop på vinsjer og spill fra 27/4-07.

Det var ikke selvaktiverende nødstop på garnspillet om bord på Bjørnar, men en fast installert nødstop i form av en wire som var trukket langs rekka på styrbord side. Nødstoppen ville koble ut hydraulikken og stoppe spillet dersom man dro i denne. Wiren kunne nåes fra alle normale arbeidsposisjoner om bord, se figur 6.



Figur 6: Den blå wiren langs styrbord rekke er en fast installert nødstop. Denne er ikke å anse som selvaktiverende iht. forskriften.

1.6.3 Risikovurderinger

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.

Det skal blant annet være foretatt risikovurdering av operasjon med garnspill, og om nødvendig iverksatt tiltak for å fjerne eller redusere farene ved bruk av slikt utstyr.

Undersøkelsen har avdekket at fiskeren har vært bevisst på egen sikkerhet, og foretatt en identifisering av farlige arbeidsoperasjoner om bord. Dette har ført til at han blant annet har montert ekstra høy rekke ved arbeidsposisjon, brukt sikkerhetsline regelmessig, og vært spesielt varsom ved arbeid i nærheten av garnspillet. Han unngikk å arbeide og oppholde seg framme ved rullen dersom dette ikke var absolutt nødvendig.

Risikovurderingene som var foretatt var ikke fullstendige i forhold til å iverksette tiltak for å fjerne eller redusere avdekkede farer, og forelå ikke skriftlig.

1.6.4 Sikkerhetsopplæring

Fiskeren gjennomgikk obligatorisk sikkerhetsopplæring for fiskere i oktober 2004. Sikkerhetsopplæringen er regulert gjennom forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, og gjelder for alle fiskere som driver ervervsmessig fiske fra norsk fartøy uansett størrelse. Sikkerhetsopplæringen innebærer bl.a. at fiskeren skal ha gjennomgått minst 40

timers grunnleggende sikkerhetsopplæring med innføring i risikoforhold, førstehjelp, sjøredning, brannvern, røykdykking samt verne- og miljøarbeid. Fiskere som har fullført grunnleggende sikkerhetsopplæring skal gjennomføre repetisjonskurs mellom hvert femte og hvert åttende år etter siste kurs.

Troms fylkeskommune ved Tromsø Maritime skole har ansvaret for å administrere sikkerhetsopplæringen etter forskriften. Kursene blir avholdt om bord på opplæringsfartøyet M/S Kongsnes, som forflytter seg langs kysten etter et oppsatt program.

1.7 Myndighetene

I 2005 iverksatte Sjøfartsdirektoratet en spørreundersøkelse rettet mot fiske- og fangstfartøy med største lengde fra 6 til 10,67 meter, med det formål å kartlegge sikkerhetsstandarden på den delen av sjarkflåten som ikke var underlagt periodiske kontroller. Bakgrunnen for dette var at denne fartøygruppen var sterkt overrepresentert på statistikk over dødsulykker. Det ble i forbindelse med denne undersøkelsen sendt ut over 5000 spørreskjema med følgeskriv, og svarprosenten var på 42. Undersøkelsen avdekket til dels store mangler, blant annet svarte over 50 % at de manglet nødstopp på innhalingsutstyr.

Det ble i etterkant av undersøkelsen besluttet å iverksette en kampanje med uanmeldte tilsyn for denne fartøygruppen. Denne første kampanjen som startet i 2006, omfattet primært tilsyn i de tre nordligste fylkene.

Sjøfartsdirektoratet avdekket en rekke mangler av sikkerhetsmessig betydning etter dette arbeidet. Dette har blant annet resultert i ulike rundskriv til næringen, f.eks;

- Informasjonsfoldere for fiskere fra 26/6-06
- faktaark Nødstopp på vinsjer og spill fra 27/4-07
- SM 02-2006 Innhalingsutstyr

Disse er tilgjengelige på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider.

Spørreskjema som ble sendt ut av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med sikkerhetskartleggingen av sjarkflåten i 2005 ble fylt ut og returnert av den aktuelle fiskeren. Han svarte bl.a. bekreftende på at han hadde installert nødstopp og selvaktiverende nødstopp. Samtaler med fiskeren avdekker at han trodde nødstoppen han hadde var tilstrekkelig for å ivareta kravene. Det framkom også at fiskeren ikke hadde full oversikt over hvilket regelverk som gjaldt.

En ny kampanje som ble iverksatt i 2008, og videreført i 2009, har hatt fokus på sjarkflåten i hele landet.

Sjøfartsdirektoratet har også opprettet et samarbeidsprosjekt for forebygging av personulykker i fiskeflåten. Dette er et samarbeid med organisasjonene og fiskerne selv, som videreføres bl.a. i en arbeidsgruppe bestående av Kystfiskarlaget, Sjømannsforbundet, Sintef, sjøassurandører, Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond, Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet. Gruppen har et bredt mandat og skal jobbe frem til 2012. Det er utarbeidet en prosjektplan med følgende delmål:

- Delmål 1 – Vurdere og beskrive situasjonen i dagens fiskeflåte
- Delmål 2 – Etablere WEB portal
- Delmål 3 – Samarbeid med Danmark
- Delmål 4 – HMS kampanjer
- Delmål 5 – Sikkerhetsopplæring
- Delmål 6 – Gjennomgang av relevant regelverk
- Delmål 7 – Vurdere forsknings- og utviklingsprosjekter innenfor sikkerhet
- Delmål 8 – Hvordan verne- og miljøarbeid fungerer og opplæring av aktørene
- Delmål 9 – Andre relevante tiltak for å øke sikkerheten og fokuset på HMS arbeid.

2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

2.1 Vurdering av hendelsesforløpet

Undersøkelsen viser med stor grad av sikkerhet at inntil fiskeren slo på radioen om lag klokken 0745 foregikk arbeidet i henhold til normale prosedyrer. Fangsten besto av om lag 10-12 breiflabb som lå på dekk.

I tidsrommet mellom 0745 og 0830, tidsperioden anslås på bakgrunn av mengde garn som var dratt av andre setting, fulgte det en stor kveite på rundt 30 kilo opp med garnet. En kveite av denne størrelsen er en verdifull fangst, og fiskeren gikk mest sannsynlig fram til rullen med kleppen innen rekkevidde, for å sikre at han fikk kveita om bord. Fiskeren begynte å håndtere kveita med garnspillet i drift. Han har selv definert dette som et risikoområde han unngår dersom dette er mulig, men det er sannsynlig at utsiktene til den ekstra fangsten bidro til at han tok en ekstra risiko han normalt ville unnlatt å utsette seg for. Det er ikke sannsynlig at han har stoppet eller redusert farten på spillet i denne fasen.

I forbindelse med håndtering av kveita viklet fiskeren seg fast i garnet og ble dratt inn rundt garnspillet. Det var ikke montert selvaktiverende nødstopp på spillet, og den manuelle nødstoppen var avhengig av aktivering fra fiskeren. Han var ute av stand til dette da han ble viklet inn i garnet, og garnspillet fortsatte å gå. Det er havarikommisjonens vurdering at ulykken kunne vært unngått, eller omfanget av skadene betydelig redusert, dersom en selvaktiverende nødstopp i henhold til kravene hadde vært montert. Havarikommisjonen savner en tilsynsordning. Dersom det hadde vært innført for denne type fartøy, ville fraværet av en selvaktiverende nødstopp kunne blitt oppdaget i forkant.

Fiskeren ble funnet av en kollega kort tid før klokken 2037. Det hadde da gått om lag 12 timer siden ulykken skjedde. Dette viser det store behovet for sikkerhetstiltak når man opererer som eneste mann om bord, og det ikke finnes andre i umiddelbar nærhet til å assistere dersom en ulykke skulle inntreffe.

2.2 Regelverk

Fiskeren trodde nødstoppen han hadde var i henhold til kravene i regelverket. Han hadde også svart bekreftende på at han hadde selvaktiverende nødstopp i spørreskjemaet som var sendt ut fra Sjøfartsdirektoratet.

Forskrift om sikkerhet på fiske- og fangstfartøy kapittel VII om særskilte sikkerhets- og vernetiltak omhandler i stor grad de samme forholdene som ASH-forskriftens kapittel 9 om særregler for sikkerhets- og vernetiltak. I sikkerhetsforskriften er alle ledd gjort gjeldende for fiskefartøy under 15 meter, mens i ASH-forskriften er kun enkelte ledd gjort gjeldende for fiskefartøy, selv om de samme forhold omtales. Dersom man leser den ene forskriften, kan man lett få inntrykk at det er unødvendig å lese den andre forskriften. Det er imidlertid en rekke bestemmelser som kun er omhandlet i en av forskriftene. Risikovurderinger omhandles ikke i sikkerhetsforskriften, men derimot i ASH-forskriftens § 2-2, som også gjelder for fiskefartøy under 10,67 meter. Det kan imidlertid etter SHTs vurdering være rom for misforståelser med hensyn til hvilke paragrafer i ASH-forskriften som er gjeldene for denne fartøygruppen. I forskriftens virkeområde henvises det til sjømannslovens virkeområde, noe som synes å være uheldig og tungvint i forhold til å kunne slå fast hvem forskriften gjelder for. Etter SHTs oppfatning kan også § 9-5 misforstås dit hen at det kun er §§ 9-1, 9-4 og 9-5 i ASH-forskriften som er gjort gjeldende for fiske- og fangstfartøy. ASH-forskriften er en svært omfattende forskrift, hvor mange av bestemmelsene ikke er relevante for mindre fiskefartøy. SHT vurderer det dit hen at det kan være vanskelig å finne ut av, og forholde seg til, hvilke paragrafer som gjelder om bord i små fartøy.

SHT mener at det må legges bedre til rette for at fiskere på fartøy under 10,67 meter skal kunne være i stand til å følge opp de forpliktelser de er pålagt i henhold til Skipssikkerhetsloven, og har forståelse for at arbeidstakere på mindre fiskefartøy kan synes at regelverket kan være til dels komplisert å forholde seg til.

Det foreligger ingen samlet oversikt over hvilket regelverk som gjelder for disse fartøyene. Sikkerhetsforskriften ligger heller ikke tilgjengelig på sjøfartsdirektoratets hjemmesider.

Havarikommisjonens undersøkelse viser at forståelsen av regelverket er et problem, og at det oppleves som vanskelig tilgjengelig. Alt regelverk, rundskriv og veiledninger er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider, men det er vanskelig å finne fram dersom man ikke er meget godt kjent med hvor man skal søke.

2.3 Risikovurderinger

I henhold til ASH-forskriftens § 2-2 skal farer om bord avdekkes. Når faren er avdekket, skal det foretas en vurdering av den risiko faren utgjør. Nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere farene skal iverksettes. Risikovurderingene skal foretas regelmessig, og foreligge skriftlig.

Fiskeren har et bevisst forhold til sikkerhet, og hadde identifisert farlige arbeidsoppgaver om bord. Han har selv definert området framme ved rullen som et risikoområde han burde unngå dersom mulig. Risikovurderingen foreligger ikke skriftlig, og ansees å ikke ha vært tilstrekkelig i forhold til å vurdere alternativer som reduserer eller fjerner risikoen dersom han må gå fram til rullen.

SHT konstaterer at det i første omgang kan virke noe unødvendig å foreta slike risikovurderinger, og dokumentere dem skriftlig, når man opererer som eneste mann om bord. Det er imidlertid her behovet kanskje er aller størst. Man har ingen andre til å påse at arbeidet utføres på en sikker måte, og er uhellet først ute, er det ingen som kan bistå med umiddelbar assistanse. At fiskeren opererer alene er i seg selv sikkerhetskritisk, og

noe som bidro til at det tok lang tid før fiskeren ble funnet i dette tilfellet. Fiskere som opererer alene bør ta særskilte forhåndsregler, spesielt i forhold til å vurdere risikofylte operasjoner med henblikk på hvordan man kan eliminere, eventuelt redusere risiko.

SHT vurderer at dersom man gjennomfører en skriftlig risikovurdering, tvinges man i større grad til å reflektere over de farene som er, samt å bli mer bevisst hva som kan gjøres for å redusere eller fjerne disse. Dersom det ble benyttet tilpassede risikovurderingsskjema for ulike fartøytyper i forhold til ulike arbeidsoperasjoner, ville det kunne være enklere å vite hvordan disse kan gjennomføres på en systematisk og god måte.

2.4 Sikkerhetsopplæring

Fiskeren hadde gjennomført obligatorisk grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere, hvor HMS er inkludert i fagplanen. Til tross for at han hadde gjennomført opplæring i henhold til de fastsatte krav, hadde han ikke i tilstrekkelig grad vært i stand til å utføre de obligatoriske sikkerhetstiltakene som forutsatt. Sikkerhetskurset tar for seg både risikovurderinger og regelverkskrav, men det er begrenset tid til å gå inn på detaljer i forhold til de ulike fartøytypene.

Under sikkerhetsopplæring for fiskere, skal det bl.a. undervises i regelverk. Det ble imidlertid til en viss grad henvist til forskrifter som er opphevet, bl.a. Sjømannslovens § 40 som er opphevet ved Skipssikkerhetsloven. ASH-forskriften ble ikke nevnt. Dette er imidlertid endringer som trådte i kraft etter at den skadde fiskeren gjennomgikk sin sikkerhetsopplæring, og SHT har ikke undersøkt hvorvidt det har blitt brukt feil regelhenvisninger tidligere.

Fagplanene er utarbeidet i henhold til Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, men er ikke revidert siden 97/98. Kravene i forhold til HMS har endret seg betydelig siden siste revisjon, uten at dette gjenspeiles i fagplanen. Opplæringen avviker i noen grad fra retningslinjene i fagplanen uten at SHT har tatt stilling til om dette har noen sikkerhetsmessig betydning. Det er et tilmålt antall timer som er avsatt til undervisning innen HMS, 7 av 40 timer på grunnkurset og 4,5 av 20 timer på repetisjonskurset. SHT setter spørsmålstegn ved om dette timeantallet er tilstrekkelig til å gjennomgå de ulike temaene på en slik måte at det kan bidra til å redusere antall ulykker innen fiskeflåten, særlig med tanke på nye krav som er tilkommet.

Sjøfartsdirektoratet er for tiden i dialog med Fiskeridepartementet og Kunnskapsdepartementet vedrørende forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere. Et forhold som skal vurderes særskilt er hvorvidt en tilpasning til kravene i internasjonal standard for grunnleggende sikkerhetsopplæring til sjøs (IMO 60) er hensiktsmessig.

2.5 HMS-arbeid i fiskeflåten

Det stilles en rekke krav til fiskere gjennom ASH-forskriften. Dette går både på tekniske løsninger, bruk av sikkerhets- og verneutstyr og gjennomføring av risikovurderinger. Kravet til å ha verneombud om bord trer i kraft dersom det er 8 eller flere arbeidstakere om bord. For fartøy med 3-7 arbeidstakere om bord kan verneombud sløyfes dersom et flertall av arbeidstakerne velger at verne- og miljøarbeidet om bord skal ivaretas uten eget verneombud.

Det er særlig for de fartøy som ikke har krav til verneombud at man har den største utfordringen når det gjelder å ivareta HMS-arbeidet. Havarikommisjonen mener at den gruppen fiskere som kanskje har aller mest behov for råd og rettleiding når det gjelder HMS, blir overlatt til seg selv å vurdere hvordan dette arbeidet skal ivaretas. Undersøkelsen tyder på at fiskere, spesielt på mindre fartøyer, i liten grad har tilstrekkelig opplæring og støtte for å ivareta HMS-arbeidet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

2.6 Myndighetenes rolle

Sjøfartsdirektoratet har de senere årene vært aktive i forhold til oppfølging og bedring av sikkerheten for fiskefartøy under 10,67 meter. Til tross for dette viser Sjøfartsdirektoratets siste kampanje rettet mot sjarkflåten at den offensive strategien ikke har hatt den ønskede effekt. Statistikken viser en reduksjon av antall ulykker innen fiskeflåten, men reduksjonen er ikke tilstrekkelig stor til at Sjøfartsdirektoratet ser seg fornøyd med resultatet.

Sjøfartsdirektoratet opprettet i 2008 et samarbeidsprosjekt for forebygging av personulykker i fiskeflåten, i samarbeid med bl.a. organisasjonene og fiskerne selv. SHT anser dette tiltaket til å være svært viktig i forhold til å kunne ta tak i aktuelle problemstillinger innen fiskeflåten. Dersom intensjonene og delmålene i prosjektet blir effektivt i samarbeid med næringen, vil dette kunne ha stor betydning for sikkerheten og holdningen til HMS-arbeid i fiskeflåten.

I tillegg har Sjøfartsdirektoratet sendt endringer til forskrift om sikkerhetsutstyr på høring. Endringene innebærer bl.a. forslag til innføring av periodisk kontroll for fiskefartøy som skal operere i Bankfiske I. SHT ser positivt på et forslag til kontroll, som også kunne ha avdekket fraværet av en selvaktiverende nødstop, men kan ikke se en direkte sammenheng mellom personulykker og fartsområder. I denne aktuelle ulykken befant sjarken seg om lag 5 nautiske mil av land, men det tok allikevel ca. 12 timer før ulykken ble oppdaget.

2.7 Reder og førers ansvar

I henhold til Skipssikkerhetslovens § 6 er det reder og førers ansvar å påse at skipet opereres i samsvar med loven. Fiskeren trodde at han hadde nødstop i henhold til gjeldende regelverk, noe som viser at han ikke hadde den nødvendige oversikt og forståelse av regelverket. Som tidligere nevnt er havarikommisjonen av den oppfatning at ulykken kunne vært unngått, eller omfanget av skadene betydelig redusert dersom en selvaktiverende nødstop hadde vært montert. Fiskeren har i etterkant av ulykken installert en selvaktiverende nødstop på garnspillet, og hatt kontroll av fartøyet utført av Sjøfartsdirektoratets ytre etat.

Fiskeren hadde identifisert farlige arbeidsoppgaver om bord, men det forelå ingen skriftlige risikovurderinger. SHT er av den oppfatning at dersom risikovurderingene gjennomføres skriftlig, tvinges man i større grad til å reflektere over de farene som er, samt å bli mer bevisst hva som kan gjøres for å redusere eller fjerne disse.

3. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne sjøulykken har avdekket 3 områder hvor havarikommisjonen anser det nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger som har til formål å forbedre sjøsikkerheten.¹

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/12T

Regelverket som omfatter fiskeflåten er til dels vanskelig tilgjengelig og uoversiktlig. Dette kan føre til manglende oversikt og etterlevelse av gjeldende regelverk. SHT tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere tiltak for å gjøre regelverket lettere tilgjengelig for den aktuelle brukergruppen.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/13T

HMS-arbeidet om bord er regulert gjennom to forskjellige forskrifter som til dels overlapper hverandre, men med ulik oppbygning og innhold. Dette vanskeliggjør fiskerens mulighet for å etablere sikkerhet etter regelverket. SHT tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere en gjennomgang av forskrift om sikkerhet på fiske- og fangstfartøy og ASH-forskriften for å harmonisere disse opp mot hverandre.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/14T

Fagplanene for sikkerhetsopplæring for fiskere er utarbeidet i henhold til Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, men er ikke revidert siden 97/98. Kravene i forhold til HMS har endret seg betydelig siden denne revisjonen, uten at dette gjenspeiles i fagplanen. SHT tilrår at det foretas en gjennomgang av fagplanen i forhold til om den i tilstrekkelig grad ivaretar arbeidstakernes sikkerhet og helse i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen.

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. SHT 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. SHT tilrår fiskere å foreta regelmessige skriftlige risikovurderinger av alle farlige arbeidsoperasjoner om bord, og iverksette nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere farene.

Statens Havarikommisjon for Transport

Lillestrøm, 9. juli 2009

¹ Undersøkelserapport oversendes Nærings- og handelsdepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene.