

**SINTEF Fiskeri og havbruk AS**Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: PirsenteretTelefon: 73 59 56 50
Telefaks: 73 59 56 60
E-post: fish@fish.sintef.no
Internet: www.fish.sintef.no

Foretaksregisteret: NO 980 478 270 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

**HELSE, MILJØ OG SIKKERHET I FISKEFLÅTEN-
RAPPORT FRA WORKSHOP 30.-31. AUG. 2001**
**En konferanse om framtidig FoU rettet mot HMS i fiskeflåten
initiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF)**

FORFATTER(E)

Halvard L. Aasjord m.fl.

OPPDRAGSGIVER(E)

**Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF) og
Norges Fiskarlag (NF)**

RAPPORTNR. STF80A023002	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Terje Flatøy (FHF), Aslak Krsitiansen (NF)	
GRADER. DENNE SIDE	ISBN 82-14-01871-4	PROSJEKTNR. 830092.00 Workshop HMS i fiskeflåten	ANTALL SIDER OG BILAG 40 + vedlegg
ELEKTRONISK ARKIVKODE Rapport Workshop HMS i fiskeflåten	PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Halvard L. Aasjord	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Arnt Amble	
ARKIVKODE 830092.00.01	DATO 2002-02-05	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Håvard Røsvik, forskningssjef	

SAMMENDRAG

Formålet med denne workshopen har vært å identifisere aktuelle FoU-områder og oppgaver innenfor HMS i fiskeflåten som skal inngå i det nyopprettede forskningsfondets (FHF) videre arbeidet med strategier, satsingsområder og tiltak framover. Dette har vært søkt løst ved å diskutere aktuelle problemstillinger for deretter å foreta prioriteringer. Aktuelle problemstillinger er blitt belyst både gjennom innledninger, gruppearbeider og faglige notater.

Hovedarrangør: **Norges Fiskarlag**, Pirsenteret, 7462 Trondheim

Medarrangør: SINTEF Fiskeri og havbruk, 7465 Trondheim

Dato: Torsdag 30. – fredag 31. august 2001.

Sted: **Rica Hell Hotell**, Stjørdal ved Trondheim Lufthavn

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Fiskeflåten	Fishing fleet
GRUPPE 2	Helse - miljø – sikkerhet	Safety and working conditions
EGENVALGTE	FoU-oppgaver	

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. PROGRAM FOR WORKSHOP / ARBEIDSKONFERANSE	3
1.1 Formål med konferansen	3
1.2 Program med fagtema	3
1.3 Deltakerliste for HMS –workshop for fiskeflåten 30. - 31. aug 2001	4
2. RAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPER.....	5
2.1 Rapport fra gruppe A: Sjø sikkerhet – sjøredning - beredskap	5
2.2 Rapport fra gruppe B: Fartøyutvikling – fiskebåten som arbeidsplass	6
2.3 Rapport fra gruppe C: HMS – opplæring – rekruttering - kompetanse	8
2.3.1 Oppsummering av diskusjoner / resultater i gruppe C.....	9
2.3.2 Grunnleggende sikkerhetsopplæring - framtidige utfordringer	9
2.3.3 Metoder for holdningsskapende arbeid rettet mot hms i fiskeflåten.....	10
3. FOREDRAG - INNLEDNING	12
3.1 ÅPNING AV KONFERANSEN.....	12
4. STATUS FOR ULYKKER OG RISIKO I NORSK FISKERI	14
4.1 PERSONULYKKER I FISKEFLÅTEN – UTVIKLING 1989 – 2001.....	14
4.2 FGT - YRKESKADER / PERSONULYKKER I FISKEFLÅTEN.....	17
5. FRAMTIDAS FISKEFARTØY	19
5.1 FRAMTIDAS KYSTFISKEBÅT: UTFORMING, KOMFORT, SIKKERHET M.V. .	19
5.2 VERN- OG ARBEIDSMILJØ OMBORD	22
5.2.1 Modellegnebu-prosjektet.....	22
5.2.2 Fangstbehandling ombord på mindre kysfiskebåt.....	23
6. ARBEIDSMILJØ OG FISKERHELSE	24
6.1 OM ARBEIDSMILJØ OG FISKERHELSE.....	24
6.2 YRKESKADER PÅ NORSKE FISKERE MELDT TIL FORSIKRINGS- SELSKAPENE FRA 1991 TIL 1996	26
7. BEREDSKAP – SJØREDNING – REDNINGSUTSTYR	27
7.1 SIKKERHET OG BEREDSKAP – NF-ENGASJEMENT	27
7.1.1 Norges Fiskarlags engasjement.....	27
7.1.2 Ulykker i fiskeflåten.....	28
7.1.3 Tiltak mot ulykker	30
7.1.4 Øvrige tiltak	31
7.2 KRAV TIL PERSONLIG REDNINGSUTSTYR I FISKEFLÅTEN.....	32
7.2.1 Sammendrag av faglig innlegg på møtet.....	32
7.2.2 Kartlegging av brukernes funksjonskrav.....	33
7.2.3 Utvikle utstyr som tilfredsstillter brukernes krav.....	33
7.2.4 Utvikle opplæringstilbud i bruk av personlig verneutstyr og redningsutstyr som når alle aktuelle brukerkategorier	33
8. OPPLÆRING OG KOMPETANSE - HMS	34
8.1 SIKKERHETSOPPLÆRING FOR FISKERE	34
9. LOVER, REGLER, KONTROLL FOR FARTØY OG PERSONELL	36
10. NORDISK SAMARBEID VED FOU INNENFOR HMS-FISKERI	38
10.1 NORDISKE HMS-PORTAL - PROSJEKT	38

1. PROGRAM FOR WORKSHOP / ARBEIDSKONFERANSE

Konferanse/workshop på Rica Hell Hotel, Stjørdal, torsdag 30. – fredag 31. august 2001 om HELSE, MILJØ OG SIKKERHET I DEN NORSKE FISKEFLÅTEN

1.1 Formål med konferansen

Målet med denne workshopen er å identifisere aktuelle FoU-områder innenfor HMS som skal inngå i Forskningsfondets videre arbeidet med strategier, satsingsområder og tiltak framover". Dette søkes løst ved å diskutere aktuelle problemstillinger for deretter å foreta prioriteringer. Aktuelle problemstillinger vil bli belyst både gjennom innledninger og faglige notat.

1.2 Program med fagtema

Innledning – Fagtema – innleder	Tidsbruk
ÅPNING AV KONFERANSEN	
* Torleif Paasche, Norges Fiskarlag	15 min.
STATUS FOR ULYKKER OG RISIKO I NORSK FISKERI	Innledning
* Halvard Aasjord, SINTEF Fiskeri og havbruk	15 min.
* Hilde Wahl Moen, Fiskernes Gjensidige Trygdslag	15 min.
FREMTIDENS FISKEBÅT: UTFORMING, DRIFT, KOMFORT OG SIKKERHET	Innledning
* Hermann Holthe, Kåre Holthe & Sønner AS	20 min.
VERN- OG ARBEIDSMILJØ OMBORD	Innledning
* John Grøtta, Nordkapp Yrkesrettede Helsetjeneste	20 min.
ARBEIDSMILJØ OG FISKERHELSE	Innledning
* Gunda Nilsen, Norges Fiskarkvinnelag	15 min.
* Nils Bull, Seksjon for arbeidsmedisin – Universitet i Bergen	15 min.
BEREDSKAP – SJØREDNING – REDNINGSUTSTYR	Innledning
* Arne Silseth, Norges Fiskarlag	15 min.
* Randi Reinertsen, SINTEF Unimed	15 min.
OPPLÆRING OG KOMPETANSE I HMS	Innledning
* Arnt O. Rydningen, Tromsø Maritime Skole (inkl. SOFF)	20 min.
LOVER, REGLER, KONTROLL FOR FARTØY OG PERSONELL	Innledning
* Dag Liseth, Sjøfartsdirektoratet – Fiskefartøyavdelingen	20 min.
NORDISK SAMARBEID VED FOU INNENFOR HMS-FISKERI	Innledning
* Turid Myhre, SINTEF Fiskeri og havbruk	20 min.

1.3 Deltakerliste for HMS – workshop for fiskeflåten 30. - 31. aug 2001

Liste over oppmøtte, inviterte / forespurte deltakere og foredragsholdere

Fiskeriorganisasjon:	Deltakende personer	Gruppe	Innleder
Norges Fiskarlag	Torleif Paasche	C	Ja
Norges Fiskarlag	Arne Silseth	A	Ja
Norges Fiskarlag	Aslak Kristiansen	B	
Nordland Fylkes Fiskarlag – FHF	Kurt Karlsen	B*	
Norges Fiskarkvinnelag	Gunda Nilsen	B	Ja
Norsk Sjømannsforbund – TVU-fisk Sør	Arne Ringstad	C	
Norsk Sjømannsforbund – TVU-fisk Nord	Odd Erik Bertsen	B	
Sunnmøre og Romsdal Fiskarlag	Geir Ervik	B	
Fiskeri- og sjøfartsmyndigheter m.m.:			
Norges forskningsråd	Turid Hiller	B	
Sjøfartsdirektoratet – Fiskefartøyavdelingen	Dag Liseth	B	Ja
Sjøfartsdirektoratet – Sjømannsavdelingen	Odd Heggemsnes	A	
Sjøfartsdirektoratet – Sjømannsavdelingen	Morten Gøsta Jansson	C	
Sjøfartsinspektøren i Trondheim	Svein Olsen	A	
Statens nærings- og distriktsutviklingsfond	Gunnar K. Halvorsen	C	
Tromsø Maritime Skole / SOFF	Arnt O. Rydningen	C*	Ja
Forsikringsselskaper:			
Fiskernes Gjensidige Trygdslag	Hilde Wahl Moen	A	Ja
Sjøtrygdegruppen	Steinar Dahl	B	
Båtbyggere og utstyrsleverandører:			
Kåre Holthe & Sønner AS	Hermann Holthe	B	Ja
Produsenter av sikkerhetsutstyr:			
Helly Hansen AS	Helge Hansen	A	
Forskere og konsulenter:			
Univ. i Bergen - Seksjon for arbeidsmedisin	Nils Bull	A	Ja
Nordkapp Yrkesrettede Helsetjeneste	John Grøtta	C	Ja
SINTEF Fiskeri og havbruk	Håvard Røsvik		
SINTEF Fiskeri og havbruk	Halvard Aasjord	C	Ja
SINTEF Fiskeri og havbruk	Turid Myhre	A*	Ja
SINTEF Fiskeri og havbruk	Svein Helge Gjørund	B	
SINTEF Unimed	Randi E. Reinertsen	A	Ja
SINTEF Unimed	Ingunn Holmen Geving	A	
SINTEF Teknologiledelse	Geir Guttormsen	C	
SINTEF Teknologiledelse	Gunnar M. Lamvik	C	

* = leder for arbeidsgruppe

2. RAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPER

2.1 Rapport fra gruppe A: Sjøsikkerhet – sjøredning - beredskap

SJØSIKKERHET – SJØREDNING - BEREDSKAP

Aktuelle diskusjonstema – stikkord:

- **Sjøredning og beredskap for fiskeflåten i ulike farvann**
- **Redningsmateriell og andre redningsenheter – framtidige krav**
- **Redningsutstyr i fiskeflåten – mangler og utviklingsbehov**
- **Effekt av redningsutstyr m.m. – metoder for måling og rapportering**
- **Verneutstyr og sikkerhetsanordninger ombord for reduksjon av personskader**
- **Ulykkesutvikling/risikoanalyser - et middel for prioritering av innsats**

Leder – gruppe A: Turid Myhre, SINTEF Fiskeri og havbruk

Arbeidsgruppen bestod av:

Turid Myhre, gruppeleder	SINTEF Fiskeri og havbruk
Helge Hansen	Helly Hansen AS
Randi Reinertsen	SINTEF Unimed
Arne Silseth	Norges Fiskarlag
Nils Bull	Univ. i Bergen – Seksjon for arbeidsmedisin
Odd Heggemsnes	Sjøfartsdirektoratet
Svein Olsen	Sjøfartsinspektøren i Trondheim
Ingunn H. Gjeving	SINTEF Unimed

Erfaringstilbakeføring

- Dagens sjøforklaringer er ikke noen god dokumentasjon av hendelsesforløp.
- Rapporteringer til Sjøfartsdirektoratet må bli mer tilgjengelig
- Tilgang til anonymisert materielle om ulykker
- Lettere tilgjengelighet på materiell for forskningsmiljø som jobber med sikkerhet
- Registrering av nestenulykker, hvordan få gjennomført dette
- Den største erfaring ligger hos den enkelte bruker. Forskning må derfor skje i nært samarbeid med brukere.
- Vern- og helsetjeneste (ut over ”kjøttkontroll”) kan være en måte å hente inn erfaringer og formidle erfaringer gjort av andre.

Utstyr

- Produsenter ligger i forkant når det gjelder utvikling.
- Beslutningsleddet mangler oversikt.
- Global ensretting er en bremse for sikkerheten her i nord.
- Er det nødvendigvis slik at påbud er eneste veien å gå for at nytt / forbedret utstyr skal taes i bruk?
- Uttesting av ”nye” produkter gjennom forskningsprosjekt med mange brukere involvert kan være en metode for å få en fullgod testing av bruksområde samt få innført produkter på en måte som oppleves som positivt av sluttbrukerne.
- De tiltak som iverksettes etter store ulykker som får masse mediaomtale, er ikke alltid matnyttige i lengden. Sats heller på jevnt arbeid for økt sikkerhet.

Sjøredning

- Fartøyet som redningsflåte. Redningsarbeid vil bli enklere dersom en kan forhindre fartøyet å synke. Kan en lage oppdriftsvolum som aktiviseres ved forlis? Volum som blåses opp ("kollisjonsputer"), volum i form av fylling av rom med skum.
- Gjenfinning er kritisk. Plassering av nødpeilesender og flåte på egnet sted ombord må prioriteres. Redningsutstyr skal ikke plasseres til slutt der det tilfeldigvis er plass til det.
- Personlig nødpeilesender.
- For overlevelse er bruk av redningsdrakt og redningsflåte av meget stor betydning. Draktene som er i dag er gode, mer å hente på å utvikle bedre flåter / utløsingsmekanismer for flåter.
- Mobiliseringstid er viktig, men er mer et politisk spørsmål enn et forskningsspørsmål

I havn

- Flytebrygger. For å oppnå sikker ferdsel mellom båt og kai er flytebrygger et godt alternativ. Levering av fangst og fortøyning av fartøy for natten trenger ikke å være ved samme kai.

2.2 Rapport fra gruppe B: Fartøyutvikling – fiskebåten som arbeidsplass

FARTØYUTVIKLING – FISKEBÅTEN SOM ARBEIDSPASS

Arbeidsgruppen bestod av:

Kurt Karlsen	Nordland Fylkes Fiskarlag/FHF (leder)
Herman Holthe	Kåre Holthe & Sønner AS
Aslak Kristiansen	Norges Fiskarlag
Turid Hiller	Norges forskningsråd
Dag Liseth	Sjøfartsdirektoratet
Gunda Nilsen	Norges Fiskarkvinnelag
Svein Helge Gjøsund	SINTEF Fiskeri og havbruk (sekretær)
Geir Ervik	Sunnmøre og Romsdal Fiskarlag
Odd Erik Berntsen	Norsk Sjømannsforbund
Steinar Dahl	Sjøtrykdegruppen

Følgende tema var satt opp som utgangspunkt for en diskusjon rundt status, mangler og aktuelle FoU-oppgaver innen området:

Fartøyutvikling – fiskebåten som arbeidsplass:

- Kontroll og regelverk – mulighet og hinder for utvikling av HMS ombord
- Framtidig flåte- og fartøyutvikling – hvordan skal arbeidsplassen utformes
- Rutiner og kontrollopplegg i rederi og ombord på fartøy for redusert risiko
- Verneutstyr og sikkerhetsanordninger ombord for reduksjon av personskader
- Utforming av arbeidsplassen ombord for bedre helse og sikkerhet
- Ulykkesregistrering og risikoanalyser, et middel for prioritering av HMS-innsats

Hovedpunktene som ble tatt opp i diskusjonen er oppsummert nedenfor.

Kontrollrutiner

Det bør arbeides videre med forhold vedrørende kontroll og egenkontroll av fartøy og fartøygrupper, også de minste fartøyene. Dette inkluderer regelverk, sikkerhetsmanualer, sjekklister m.m. Det bør fokuseres på forenkling, brukervennlighet og tydeliggjøring av nytteverdien av eventuelle manualer og sjekklister. Formidling av informasjon er i seg selv en utfordring. Målgruppen forholder seg ikke til skriftlig informasjon alene. Sikkerhetstankegang må vises fra både eier og mannskapets side, og må utvikles over tid. Modeller for og felles innsats

fra flere interessegrupper vedrørende kommunikasjon og implementering av sikkerhetstankegang bør man se nærmere på. Fargekoding nevnes som eksempel på en enkel metode for å ”minne” fiskere om risikograden ved forskjellig arbeidsstasjoner ombord. Videre kan satsing på HMS stimuleres gjennom finansieringsordninger og forsikringsvilkår. Man bør også benytte seg av erfaringer fra handelsflåten og andre relevante næringer (jmf. Sjøtrykdegruppen og Sjøfartsdirektoratet), som bl.a. har vist at innføring av egenkontroll ikke uten videre er hensiktsmessig for mindre foretak.

Bevisstgjøring

I tillegg er det viktig å gjøre flåten mer sikkerhetsbevisst enn den er i dag. Arbeidsgruppen tilrår derfor en evaluering av Sikkerhetsopplæringen for fiskere (SOFF), hovedsakelig for å vurdere hvorvidt og evt. hvordan en holdningsskapende del kan inkluderes i SOFF. Et større frivillig engasjement kan skapes i flåten gjennom effektiv spredning av tilrettelagt HMS-materiale (f.eks. via Internett), og ved å bruke fiskerlagene og ressurspersoner til å nå ut med informasjon og nyheter til størst mulig del av flåten.

Kartlegging av FoU-behov

Muligheten for å løse HMS-problemer ved å overføre eksisterende utstyr/teknologi til flåten må kartlegges, på samme måte som behov for forskning og utvikling mot nye løsninger må kartlegges. Man bør være bevisst på å arbeide både kortsiktig og langsiktig og se HMS i sammenheng med bl.a. flåtestruktur, fornyingsgrad og teknologiutvikling generelt i fiskeriene. På kort sikt bør man arbeide med modifikasjoner av eksisterende fartøy(typer) og løsninger, mens man på lengre sikt kan se for seg at nye funksjoner, nye fartøykonsept og endring i flåtestruktur og driftsmønster kan påvirke hva som er sentrale HMS-spørsmål.

Fartøyutvikling

Når det gjelder fartøyutvikling og prinsipper for utforming av fartøy og arbeidsplasser ombord, er det av grunnleggende betydning å etablere kriterier for hva som er akseptable og uheldige bevegelsesegenskaper. Dette gjelder ikke bare i forhold til kantring og vannfylling, men også i forhold til HMS og årsakssammenhenger ifm. (slitasje)skader og ulykker. Dette vil også utgjøre et grunnlag for tilrådinger ifm. med selve driften av fartøyet mht. værforhold, driftsform og risikograd.

Pilotprosjekt

Man bør sette igang ”pilotprosjekt” for å utvikle og demonstrere løsninger på identifiserte problemer, og for å ”introdusere” FHF som en faktor i HMS-arbeidet i fiskerinæringen. Dette bør være samarbeidsprosjekt som involverer flere aktører (forskningsinstitusjoner, fiskere, båtbyggere, utstysprodusenter, organisasjoner, finans og forsikring m.fl.).

Standardisering

Standardisering vil være et viktig verktøy i HMS-arbeidet på sikt. Man ser også for seg mer modulbasert design i fremtiden, noe som vil gjøre det enklere for leverandørene å ta hensyn til HMS ved utvikling av dekkarrangement, fabrikker, lasterom, losseløsninger, bekvemmeligheter m.m.. Videre kan fiskere, baser, fabrikksejere, verneombud osv. i større grad tas med i utformingen av nye fartøy, dekkarrangement og fabrikker.

Sikkerhetsutstyr & verneombud

Sikkerhetsutstyr og –anordninger må utvikles og innføres i samarbeid med brukerne for å sikre at de er hensiktsmessige og ikke oppfattes som ulemper. Utstysprodusenter bør i større grad oppsøke brukerne for å klargjøre hva som er riktig utstyr og hvordan det skal brukes, siden man ikke alltid får tilstrekkelig informasjon fra utstysforhandlerne. Forskrifter om sikkerhetsutstyr for mindre fartøy finnes f.eks. i Nordisk Båtstandard.

Verneombud

Man bør vurdere å arbeide for mer utstrakt bruk av verneombud for å følge opp bruken av verneutstyr og sikkerhetsanordninger. ”Gråsonen” mellom fartøy og kai må ”oppheves”, spesielt på myndighetssiden, slik at ansvarsforhold og konkrete krav kan klargjøres og iverksettes så hurtig som mulig. Drukning i havn og fall over bord fra enmannssjarker nevnes som områder der relativt lite har skjedd for å øke sikkerheten, til tross for f.eks. sikkerhetslinjer, dødmannsknapp m.m., og lossing av f.eks. linebåter og trålere foregår fremdeles i stor grad ved bruk av kran og paller.

Rusproblematikk

Narkotikamisbruk er et problem som i stadig større grad angår fiskeflåten. Dette kommer dels av samfunnsutviklingen generelt, men trolig også av ”gjennomtrekk” i mannskap o.l.. Denne type problemer, inkludert alkoholmisbruk, er sentrale i HMS-sammenheng.

Statistikk

Forskningsinstitusjoner, Sjøfartsdirektoratet og forsikringsbransjen operere med forskjellige statistikker over skader og ulykker, og ukritisk bruk av disse kan være misvisende. Dette kommer dels av at de operere med forskjellig grunnlagsmateriale, og dels av at de har forskjellig fokus. Videre er Sjøfartsdirektoratets måte å utarbeide statistikker på i stor grad ”tilpasset” handelsflåten. Der er derfor et behov for å samordne grunnlagsmaterialet og statistikkene på en måte som er tilpasset fiskeflåten, et ansvar som hovedsakelig ligger hos Sjøfartsdirektoratet. En forutsetning for å kunne gjøre dette er at det utarbeides kriterier for hva tallmaterialet skal inneholde, hva det skal baseres på og hva det skal kunne anvendes til.

Tr.heim 2001-09-06 / SHG / Korr.: 2001-09-07 – Tilføyelse fra Steinar Dahl

2.3 Rapport fra gruppe C: HMS – opplæring – rekruttering - kompetanse

HMS - OPPLÆRING - REKRUTTERING – KOMPETANSE

Arbeidsgruppen bestod av:

Arnt O. Rydningen (leder)	Tromsø Maritime Skole
Torleif Paasche	Norges Fiskarlag
Arne Ringstad	Norsk Sjømannsforbund
Morten Gøstad Jansson	Sjøfartsdirektoratet - Sjømannsavdelingen
Gunnar K. Halvorsen	Statens nærings- og distriktsutviklingsfond
John Grøtta	Nordkapp Yrkesrettede Helsetjeneste
Geir Guttormsen	SINTEF Teknologiledelse
Gunnar M. Lamvik	SINTEF Teknologiledelse
Halvard Aasjord	SINTEF Fiskeri og havbruk

Følgende tema foreslått som diskusjonsgrunnlag for gruppe C:

- Grunnleggende sikkerhetsopplæring – framtidige utfordringer
- STCW – konvensjonen – hvordan kan denne implementeres i fiskeflåten
- Samordnet sikkerhetsopplæring for nordiske fiskere evt. fiskere i Nord-Atlanteren
- Hvilke faktorer er avgjørende for en bedre rekruttering i fiskeflåten
- Psykososialt arbeidsmiljø i ulike flåtegrupper – relevans til rekruttering?
- Metoder for holdningsskapende arbeid rettet mot HMS i fiskeflåten

2.3.1 Oppsummering av diskusjoner / resultater i gruppe C

Ikke mulig å diskutere gjennom alle foreslåtte temaer innenfor den gitte tidsramme

- HMS – opplæring - rekruttering – kompetanse
- 1) Grunnleggende sikkerhetskurs/opplæring - framtidige utfordringer:
 - a. Vanskelig å forandre på innholdet både i tid og innhold
 - b. STCW-konvensjonen er for omfattende – behov for egen utredning
 - c. CBT -opplæring (computer based training) for teoretisk
 - d. Utvikle nye kursmoduler:
- Vern og miljø ombord på fiskefartøy (20 t.)
- Stabilitet for førere av mindre fartøy
 - e. Statistikkproblematikk
 - f. www.lovdatab.no – oversikt over oppdaterte lover og forskrifter
- 2) Metoder for holdningskapende fartøy rettet mot HMS i fiskeflåten
 - Psykososialt arbeid fører til trivsel.
 - Macho-kultur i fiskeflåten – bør kartlegges
 - Lottsystemet skyld i ulykker ?
 - Definere kunnskapskravene

2.3.2 Grunnleggende sikkerhetsopplæring - framtidige utfordringer

Dagens grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere

Brann delen	-	Må se på forebyggende brannvern. Praktisk merking. Usikkerhet om brannvern
Verneombud	-	Krever en skikkelig opplæring Må ha kunnskapen ombord. Ansvaret hviler på skipperen. Hensiktsmessige kurs. CBT for teoretisk slik det praktiseres i dag Tilpasset det enkelte fartøy. Risikovurdering. Pakke alt i én bolk. Læringseffekten – Oppfrisking
Verneforskrift Arb. miljøforskrift		Ny forskrift pålegger repetisjon. Nytt utstyr – ny teknikk Krav om oppfrisking og risikovurderinger
Temakurs i miljø		IMO-60 kurs – IMO-80 kurs Store fartøy kontra mindre fiskefartøy Stabilitetsproblematikken <u>Lasting</u> – utstyr – elementer – kunnskap
Risikopunkter		Store og små fartøy – piler strekkbehandling på tau - innhaling Hvor finnes risikopunktene?
Nøkkelproblem:		Statistikkproblematikk Grunnleggende problemstilling

Temakurs – fagpersonell
Har mye kompetanse innen statistikk. Kostnader.
Motiverende tiltak
Eiere og ledere – har en like sikker arbeidsplass
Utvikling av brosjyre
Hjertestarter –
Fiskerne inn på skolen – eller ut i praksis
Viktig å snakke om tingene ombord – opplæring på stedet

NB! Hver enkelt har et ansvar for sitt eget liv. Status – holdning

Brannøvelser – øvelser kjøres fast – prosedyrer
Vanskelig å øke fra 4+ - 45 t. I praksis er dette vanskelig.

Havbrukskurs – alt i en bolle –
Tilleggskurs – temakurs

NB! Skikkelig opplæring av verneombud – Temakurs

OBS! www.lovdata.no **Sjømannsloven §40** se også www.sjofartsdir.no

CBT-opplæring.

Dette er et supplement.
CBT - i handelsflåten
CBT – i fiskeflåten

Stor forskjell på å lære teoretisk og/eller praktisk
- Tilgjengeligheten og bruken – spesielt de eldre
- Programvaren er utviklet av folk som ikke

CBT – Distant Learning – få inn den praktiske siden. Sannsynligvis bedre enn ingenting.

→ Døgnflueopplegg – Gjøre eleven noe bedre rustet til kurs

Elektroniske læremetoder.
Jakke/søke etter nye typer integrerte metoder.
Altså mellom teoretisk og praktisk arbeid.

STCW-F konvensjonen: Må unngå – komplisert.
Samordnet SOFF Nordiske Fiskere
Rekruttering til fiskeflåten

2.3.3 Metoder for holdningsskapende arbeid rettet mot hms i fiskeflåten

- Er det Macho-kultur i fiskeflåten?
- Skadeforebygging og trivsel
- Redusere ulykkesrisikoen hvis du vil ha større trivsel
- Psykososialt arbeid fører tilbake til trivsel
- Mannsdominert yrke – 2% kvinner
- Det er ikke hvem som helst som kan bli fiskere
- Sammenlignet med Fremmedlegionen

- Hvem blir skadet – og hvorfor? Skadeforebyggende del
- Hvilke holdninger har de unge
- Grunnleggende syn på arbeidet
- Tar sjanser – se på offshore
- Ta vare på de mye verdiene
- Øke kunnskapsnivået
- Få inn fagfolk på ergonomi
- Trygghet virker motiverende

NB! Lottsystemet – fiskeren er delaktig i økonomien
Forskjellige fartøygrupper
Selekterer mannskap
Doktorgradstudium
Hva premieres av rederiet?
→ Ungdom og eldre – viktig å få de eldre omvendt

HMS er viktig for å bedre rekruttering
Definerte kunnskapskrav
Fiskere anbefaler ikke egne unger å bli fiskere
Opplæring av ledelse – skipper i vern og miljø.

Definerte kunnskapskrav.

NB! Flere kvinner i fiskeflåten!
Stimulere lokalsamfunn – SND.

Sj.m.loven §13 – FKS – Fiskerinæringens kompetansestyre

NB! Hvem har ansvaret for opplæringen?
Ansvarlig holdning til rekrutter.

- Kartlegging av kulturforskjellig status på yrket.
- Det må jobbes på flere nivå
- Forskjellen mellom en fiskebåt og handelsfartøy?
- Nye båter
- Hva er hindere for

NB! - Definere kunnskapskravene?
- Internkontroll ombord (AUR)
Hvordan blir HMS ivaretatt?
- Ekstern etterspørsel etter interkontroll – Dokumentere HMS

NB! Viktig med ledelse – god ledelse
Sjøfartsmyndighetene

NB! May Britt Manin – kompetansekurs for fiskerrekrutter

- Sikkerheten må inn på rekrutteringsstadiet

Referent: Arnt O. Rydningen

Trondheim, 2001-09-07 / KAa/HAA

3. FOREDRAG - INNLEDNING

3.1 ÅPNING AV KONFERANSEN

Helse, miljø og sikkerhet i fiskeflåten.

Innledning ved avd. leder Torleif Paasche, Norges Fiskarlag

Konferanse i samarbeid mellom: Norges Fiskarlags, Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond, 30.-31.08.01, Rica Hell Hotell, Stjørdal

Marin sektor er utpekt som nasjonal satsings- og vekstsektor de kommende 20 år.

Norge rår over store havområder med store ressurser av villfisk. Rett forvaltet og tatt vare på utgjør dette evigvarende, selvreproduserende økosystem. Primært en kilde til matvareproduksjon, men med andre former for produksjonspotensiale som vi ennå ikke har forutsetninger og begreper for å kunne forestille oss.

Disse havområdene inngår i et nært produksjonsfelleskap med en på alle måter unik kystzone i Norge, som til alle tider har gitt grunnlag for næringsvirksomhet og bosetting.

Den framtidige verdiskapingen knyttet til disse hav- og kystområdene er i avgjørende grad knyttet til den framtidige forvalterretten og forvalteransvaret.

Alle andre innsatsfaktorer som arbeidskraft, knowhow, og kapital er i ordets rette forstand variable.

I et såkalt globalisert samfunn kan stort sett all standardkunnskap kjøpes for penger, arbeidsoppgavene flyttes dit arbeidskrafta er billigst (20 kinesiske fiskeindustriarbeidere lever på lønna til en norsk) eller omvendt, og kapitalen flyttes i takt med svingningene på de siste kvartalsregnskap.

Målet for norsk verdiskapingspolitikk innenfor fiskerinæring må derfor være, i tillegg til å ha areal-/ ressurskontroll, og en langsiktig forvaltningspolitikk av både arealer og ressurser, konstant å ligge i front når det gjelder nytenking, nyskaping i alle former for ressursutnyttelse, og produktutvikling.

Det krever langsiktig innsats når det gjelder å utvikle næringa, og knyttet til det å utvikle menneskelige ressurser. F.eks. tar det minst tjue år å "ferdigstille" en dugende forsker.

I tillegg må vi ha mennesker som kan bemanne produksjonssystemet. Vi er helt og holdent avhengig av at det kontinuerlig utvikles menneskelige "systembærere" på alle nivå og i alle nøkkelsammenhenger for å skape kontinuitet i et framtidig verdiskapingsystem langs kysten, der fiske og fangst fortsatt må være en nøkkelfunksjon.

Fiskeryrket har alltid vært et risikoryke, enten en ser det i forhold til risiko for tap av liv, helse eller investert kapital. Den viktigste oppgaven for Norges Fiskarlag har til alle tider vært å redusere risiko knyttet til det å være fisker.

Samtidig har vi sett en rivende utvikling i den norske fiskeflåten. Den er i dag eksponent for et fiskerifaglig kunnskaps-"clustere" som på alle vesentlige områder må vurderes til å ligge helt i verdenstoppen.

Det er derfor Norges Fiskarlag er så opptatt av å understreke, at i et utviklingsperspektiv er fiskerinæringen i sin alminnelighet, og fiskeflåten i særdeleshet avhengig av å være bemannet med menneskelige systembærere, som vil og kan være med på å videreutvikle næringa på grunnlag av det som er spesifikt for den norske modellen. Det er etter min oppfatning en helt grunnleggende forutsetning skal vi ha muligheter til å realisere det enorme vekst- og utviklingspotensialet alle er enige om at vi har inne marin sektor.

Men skal vi klare det, er det også helt klart at næringa må kunne tilby folk arbeids- og livsvilkår som gjør næringa attraktiv i forhold til det annet næringsliv kan tilby.

Det er i dette perspektivet vi må legge opp arbeidet på denne samlingen. HMS blir et meget viktig innsatsområde skal vi kunne konkurrere om den beste arbeidskrafta i årene framover.

Vi kan ikke slakke av på kravene og tro at ting bare skal kunne fortsette med det gamle. Vi må være villige til å satse også her på alt det som knytter an til HMS for fiskere, fra utformingen av selve fartøyet, til alt det øvrige som har med den enkeltes arbeidssituasjon og opphold ombord.

Fiskebåten er en spesiell arbeidsplass på mange måter, og vi kan neppe tro at den noen gang vil bli helt fri for arbeidsslitasje, ulykkesskader eller dødsulykker. Men klart vi må forbedre statistikken i forhold til det vi har i dag, og målet må være å alltid komme nærmere 0 i statistikken !

Ønsker dere alle sammen velkommen hit, og velkommen til å hjelpe oss med konstruktive innspill for å komme nærmere det målet.

Takk for oppmerksomheten.

Torleif Paasche
[torleif.paasche@fiskarlaget.no]

4. STATUS FOR ULYKKER OG RISIKO I NORSK FISKERI

4.1 PERSONULYKKER I FISKEFLÅTEN – UTVIKLING 1989 – 2001

Innleder: Halvard L. Aasjord, SINTEF Fiskeri og havbruk

HOVEDGRUPPER – TYPISKE ULYKKESHENDELSER

Materielle skader og tap i fiske / fangst

- Forlis og havari av fartøy og fangstutstyr
- Typiske hendelser: Grunnstøting, kollisjon, lekkasje, vannfylling, kantring
- (Forlis og havarier registreres av sjøfartsmyndighetene og sjøassurandørene)

Personulykker i fiske / fangst

- Dødsulykker (ulykkesdød) ved forlis/havari
- Dødsulykker under arbeid/ved utførelse av fisket
- Uføreskader (invaliditet > 15% - maks. 100%)
- Skader som fører til sykemelding / avmønstring
- Småskader som kan behandles og leges ombord

PERSONULYKKER I FISKE / FANGST

- **Personulykker / personskader i fiske og fangst generelt:**
 - Rapportering til Sjømannsavdelingen i Sjøfartsdirektoratet fra 1989
 - Registreringer på database for personulykker til sjøs (PUS)
- **Alvorlige ulykker i fiske og fangst for perioden 1955 - 2001:**
 - Samarbeid mellom Norges Fiskarlag, Fiskernes Ulykkeskasse / FGT, Sikkerhetsopplæring for fiskere og SINTEF Fiskeri og havbruk
 - Argusutklipp om ulykker i fiskeri fra SOFF fra 1985 til 1999
 - Dødsulykker (ulykkesdød): Seasys DF DOS-basert database
 - Uføreskader (invaliditet>15%): Seasys SF DOS-basert database

VIKTIGE PARAMETRE FOR ULYKKESREGISTRERING:

Persondata: Kjønn, alder, profesjon, stilling, fysisk/psykisk tilstand m.m.

Ulykkeshendelse: Foranledning til ulykke, mulig medvirkende årsak, når (klokkeslett og dato) hvor (posisjon), sjøtilstand og andre værforhold

Skadedata: Skadetype, skadested på kroppen, skadeomfang, tap av kroppsdel, uføregrad m.m.

Fartøy- og fiskeridata:

- **Fartøystørrelse:** lengde (meter el. fot), tonnasje (BRT, BT)
- **Fartøygruppe:** heimefiske, sjarkfiske, kystfiske, havfiske
- **Fiskeri/driftsform:** juksa, teine, line, garn, snurrevad, ringnot, trål

Diverse om sikkerhetsforhold: godkjent sikkerhetsopplæring, bruk/ikke bruk av verneutstyr, diverse sikkerhetsanordninger

PERSONULYKKER I FISKE/FANGST – PUS – SJØFARTSDIREKTORATET

PUS – Sjøfartsdirektoratets register for personulykker til sjøs

Personulykker i fiske og fangst i perioden 1989 - 1999:

- Samlet registrering i 11-års-perioden: 2927 ulykkessaker
- Herav antall omkomne registrert i PUS: 155 omkomne fiskere
- Første 6-årsperiode 1989-1994: 1237 reg. ulykker - gj.snitt 206 ulykker/år
- Siste 5-årsperiode 1995 -1999: 1690 reg. ulykker - gj.snitt 338 ulykker/år
- **78,6 % av ulykkene førte til fratredelse / avmønstring i perioden 1995-99**
- For år 2000 er det samlet registrert 336 personskader i fiske/fangst
- For året 2001 er det per august reg. 157 personskader
- Samlet for jan. 1989 - aug. 2001: 3420 personskader i fiske/fangst

For flere detaljer, se tabellene 4-1 og 4-2 med fordeling på hendelse, ulykkesår og fartøygrupper

Tabell 4-1: Personulykker fiske/fangst fordelt på Brt-grupper og ulykkestype, 1989-1999

Gr.	Personulykke / skipsstørrelse i tonnasje	Br*t< 1,0	Brt 1-10	Brt 10-20	Brt 20-50	Brt 50-100	BT 100-200	BT 200-500	BT 500-1000	BT 1000-1500	BT >1500	Sum 1989-1999
1	Kontakt m/varmt / kaldt stoff	9	1	2	3	2	1	13	11	2	4	48
2	Eksplisjon / brann	2	0	0	0	2	0	1	0	1	0	6
3	Kontakt m/giftig, etsende stoff	5	1	1	6	6	1	5	10	2	3	40
6	Innh. av kvæl./giftig medium	2	1	0	0	0	0	2	2	5	1	13
7	Fall til lav. nivå omb., på land	38	4	8	32	13	17	80	43	15	26	276
8	Fall, hopp samme nivå	60	10	18	56	28	24	124	82	29	47	478
9	Fall, hopp i sjøen	33	5	5	6	9	12	9	2	3	0	84
10	Truffet av gjenstand	18	1	2	17	7	9	74	50	19	14	211
11	Tråkking på , støt, klemming	110	8	23	100	49	57	252	154	46	100	899
12	Løfting, bæring, håndtering	25	2	3	17	9	20	87	32	16	37	248
13	Skade av/ved beh. av redskap	105	11	12	55	30	36	144	65	26	52	536
14	Vold, slagsmål	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	4
16	Trafikkulykker på land	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	4
18	Yrkessykdom	1	0	0	1	0	2	3	5	3	0	15
19	Savnet	1	0	4	1	1	0	0	0	0	0	7
20	Annet	8	2	1	9	1	2	12	10	2	11	58
Sum	Personskader fiske / fangst	417	46	79	304	157	181	807	468	170	298	2927

Tabell 4-2 Personskader fiske/fangst 1989-99 – PUS-statistikk m/fordeling på Brt-grupper

Ulykkesår/ tonnasje	Br*t< 1,0	Brt 1-10	Brt 10-20	Brt 20-50	Brt 50-100	BT 100-200	BT 200-500	BT 500-1000	BT 1000-1500	BT >1500	Sum Brt-grp.
1989	27	3	3	34	21	16	79	17	10	22	232
1990	19	3	6	33	12	15	57	23	23	16	207
1991	14	2	5	23	9	17	69	19	9	28	195
1992	19	9	4	20	0	20	67	30	13	18	200
1993	15	3	11	17	7	25	54	21	8	30	191
1994	47	1	4	20	11	10	56	26	13	24	212
1995	54	5	9	24	13	9	68	55	25	31	293
1996	62	4	4	32	19	10	72	50	13	28	294
1997	81	4	10	24	13	16	62	58	11	28	307
1998	44	10	11	33	27	20	104	80	21	40	390
1999	35	2	12	44	25	23	119	89	24	33	406
Sum skader	417	46	79	304	157	181	807	468	170	298	2927

DATABASE FOR ALVORLIGE PERSONULYKKER I FISKERI – SINTEF

Alvorlige ulykker i fiske og fangst for perioden jan. 1989 - aug. 2001:

Dødsulykker (ulykkesdød) - Seasys DF:	<u>357 omkomne</u>
♦Hobbyfiskere - div. fiskeriaktivitet:	46 omkomne
♦Havbrukere - laksoppdrett m.m.:	18 omkomne
♦Alle reg. fiskerulykker på Seasys:	<u>293 omkomne</u>
♦Herav fiskere omkommet på fritid:	<u>63 omkomne</u>

Fordeling av dødsulykker i fisket jan. 1989 - aug. 2001:

♦Forlis / havari - ulykker	:	82 omkomne
♦Brann/eksplosjon/gass	:	4 ”
♦Overbord-ulykker	:	58 ”
♦Havn-drukningssulykker	:	52 ”
♦Slag/klemming/fall-ulykker	:	26 ”
♦ <u>Overbelastning/sykdom</u>	:	<u>8 omkomne</u>
♦ <u>Sum dødsulykker 1989-99</u>	:	<u>230 omkomne</u>

Tabell 4-3 viser fordelingen av 230 fiskerulykker/død og kalkulert risiko fordelt på tre lengde-/fartøygrupper for perioden jan. 1989 – august 2001.

Tabell 4-3: Fiskerulykker jan. 1989 – aug. 2001 fordelt på tre fartøys- / lengdegrupper

Ulykkeshendelse:	L < 35 fot	L=35-89 ft	Loa > 90 fot	Sum omk.	%-del
Kantringsforlis	4	14	15	33	14
Vannfylling – liten båt	21	0	1	22	10
Kollisjon m/fartøy	5	1	0	6	3
Grunnstøtinger	10	4	0	14	6
Lekkasjeforlis	6	1	0	7	3
Brann/gass – ulykker	3	0	1	4	2
Overbord-ulykker	38	8	12	58	25
Drukninger i havn	21	22	10	53	23
Klem/slag-skader m.m.	5	8	12	25	11
Overbelastning/sykdom	6	2	0	8	3
Sum dødsulykker	119	60	51	230	100%
Prosentfordeling	52%	26%	22%	100%	
Kalkulerte årsverk	4800	5400	8100	18300	
Kalkulert risiko*	19,8	8,9	5,0	10,05	

* dødsulykker pr. 10.000 årsverk

4.2 FGT - YRKESKADER / PERSONULYKKER I FISKEFLÅTEN

Innleder: Hilde Wahl Moen, adm. direktør

Fiskernes Gjensidige Trygdslag (FGT) har omlag 60 – 70 % av fiskermarkedet (antall fiskere) når det gjelder pakkeforsikringen.

Sjøtrykdegruppen har ca. 60% av flåte-/fartøymarkedet (sjøkasko m.m.)

I 1989 kom Lov om yrkesskader og denne fikk sin ikrafttredelse per 01.01.1990.

Hva er en yrkesskade:

En personskade, sykdom eller et dødsfall som skyldes en arbeidsulykke mens medlemmer er yrkesskadedekket, og hvor følgende forutsetninger gjelder:

- plutselig eller uventet ytre hending
- usedvanlig påkjenning eller belastning
- gjelder også skade på protese eller støttebandasje
- i arbeidstida
- på arbeidsstedet
- under utførelse av arbeidet
- redde liv eller avverge store kulturelle eller materielle tap
- kravfrist innen ett år

Noen sykdommer som skyldes påvirkning i arbeid, klimasykdommer og epidemiske sykdommer likestilles med yrkesskade:

- karakteristisk sykdomsbilde som samsvarer med påvirkningen
- tid og konsentrasjon
- symptomene oppstått i rimelig tid
- det må ikke være mer sannsynlig at en annen sykdom eller påvirkning er årsak til symptomene

Påvirkningen må ha skjedd mens vedkommende var yrkesskadedekket

FGT har følgende innrapportering av skader i perioden 1990 – 1999:

- Tidsperioden: 1990 – 1995: ca. 50 - 60 skader pr. år
- Tidsperioden: 1996 – 1999: ca. 200 - 250 skader pr. år

Trygdepremien har vist en økning med 130 % i hele perioden.

FGT -statistikk: 85 % av skadene er enkle / lettere skader med sykemelding under 3 uker.

- Kostnader / skadeutbetaling: hovedtyngden < 100.000 kroner
- Gjennomsnitt i perioden 1990 – 1999: 170.000 kroner / skade

FGT rapporterer inn til DAISY – en sentral database for yrkesskader

Påfølgende tabeller viser rapportering av yrkesskader og dødsulykker fra ulike institusjoner:

Tabell 4-4: Rapporterte FGT- yrkesskader i fiskeflåten - perioden 1990 – aug. 2001

Yrkesskade/år:	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Sum
Yrkes – død	12	12	6	18	10	0	1	2	6	3	2	0	72
Yrkes – skade	63	44	49	42	83	62	279	223	252	261	188	39	1585
Sum ulykker	75	56	55	60	93	62	280	225	258	264	190	39	1657

Tabell 4-5: Sammenlikning fiskerulykker-død - SINTEF-statistikk og FGT-rapporter

Datakilde:	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Sum
SFH –statistikk	26	21	28	40	16	8	10	15	15	16	8	6	209
FGT – statistikk	12	12	6	18	10	0	1	2	6	3	2	0	72
Diff. SINTEF-FGT	14	9	22	22	6	8	9	13	9	13	6	6	137

Tabell 4-6: Sammenlikning mellom FGT-yrkesskade og Sjøfartsdirektoratet PUS-statistikk

Datakilde/instit.	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Sum
FGT-yrkssk inkl.død	75	56	55	60	93	62	280	225	258	264	190	39	1657
Sjøfartsdir. –PUS	207	195	200	191	212	293	294	307	390	406	336	157	3188
Diff. Sjøf.dir –FGT	132	139	145	131	119	231	14	82	132	142	146	118	1531

Kommentarer til tabeller:

Tabell1 viser innrapporterte yrkesskader (dødsulykker inkludert) til Fiskernes gjensidige Trygdslag fra 1990 og fram til august 2001, samlet 72 dødsulykker og 1585 yrkesskader.

Tabell 2 viser tall for dødsulykker i fiskeflåten registrert ved SINTEF Fiskeri og havbruk, samt FGT -yrkesskader som har ført til død. Tabellen viser store forskjeller i rapportering.

Tabell 3 viser at Sjøfartsdirektoratet har fått innrapportert ca. dobbelt så mange yrkesskader som Fiskernes Gjensidige Trygdslag i 12,5 årsperioden 1990 – aug. 2001.

5. FRAMTIDAS FISKEFARTØY

5.1 FRAMTIDAS KYSTFISKEBÅT: UTFORMING, KOMFORT, SIKKERHET M.V.

Innleder: Hermann Holthe, båtbygger Kåre Holthe & Sønner AS

Historie - Kåre Holthe & Sønner AS

- Kåre Holthe & Sønner er ei familiebedrift etablert i 1947 med tilholdssted på Namdalskysten, nærmere bestemt lokalisert på Måneset i Nærøy kommune
- Namdalen har lange tradisjoner på båtbygging og Kåre Holthe & Sønner feiret sitt 50 års jubileum i 1997, bl.a. med ferdigstilling av en ny byggehall
- Bedriften startet med bygging, ombygging og reparasjon av trebåter og tok i 1975 i bruk aluminium som overbygg på treskrog. Fra 1980 ble aluminium også benyttet som skrogmateriale på fiskebåter og andre bruksbåter.
- Fra oppstart i 1947 er det bygget omlag 180 små og større bruksbåter, mest fiskebåter, men også noen båter for havbruksnæringen.
- Fra 1980 er det bygget omlag 80 båter i aluminium fra 30 til 50 fots lengde



Bilde 5-1 Moderne kystfiskebåt fra Kåre Holte & Sønner år 2000 – m/k "Olsen Junior"



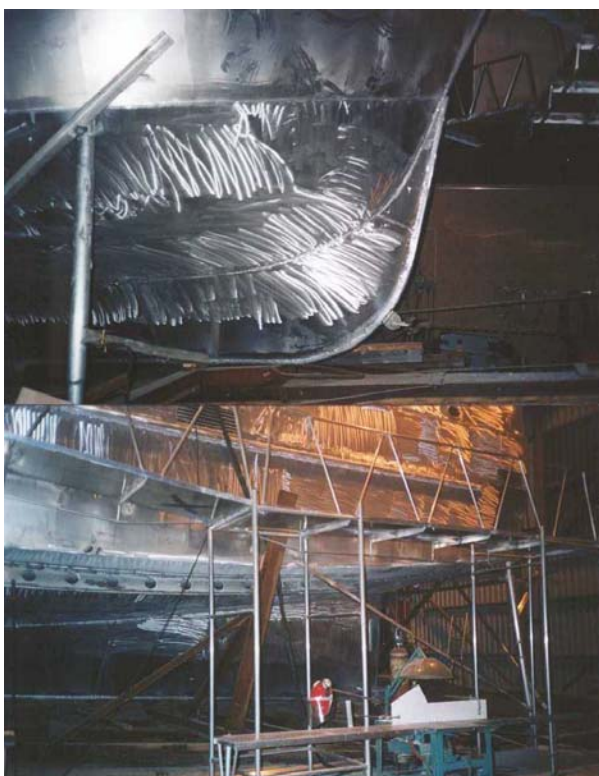
Bilde 5-2 Fra messa ombord på m/k "Olsen Junior" av Bø i Vesterålen

Kompetanse - konkurransedyktig – samarbeid

- Kompetansen i bedriften er på konstruksjon, sveis, hydraulikk, motor og innredning. Tradisjon og erfaring fra trebåtproduksjon er tatt med til i den moderne båtproduksjon som i dag består av aluminium.
- Produksjonshall, bemanning og kompetanse er stikkord for å kunne oppnå en effektiv og konkurransedyktig båtproduksjon.
- I tillegg kommer en begrensning båtstørrelser fra 40 til 50 fot i aluminium, noe som gir en effektiv produksjon og en konkurransedyktig byggepris.
- Driftserfaring fra fiskere/båtkjøpere i samarbeid med båtbyggeren fører til en samarbeidskultur som også må ligge til grunn for valg av underleverandører til utstyr, samt bistand fra konsulenter, forskningsmiljøer og når det gjelder finansiering.

Funksjonskrav for moderne kystfiskebåt, Loa = 40 - 50 fot

- Bruksformer: garn - line - kystnot
- Fartsområde og sikkerhetsutrustning
- Valg av hovedmotor og hjelpesystemer
- Utstyr for sikker navigasjon og fartøyoperasjon
- Fartøystabilitet og sjøegenskaper
- Dekksarrangement - redskapshandtering
- Dekksutrustning - fangstbehandling
- Lasteevne på dekk og i lasterom (volum)
- Bekvemmeligheter - messe / bysse - lugarer



Bilde 5-3 Bygging av kystfiskebåten m/k "Morsundværing" ved Kåre Holthe & Sønner AS



Bilde 5-4 "Mortsundværing" N-99-VV av Vestvågøy leverer fangst i heimehavn april 2000

Tabell 5-1 Eksempler på moderne kysfiskebåter bygget ved Kåre Holthe & Sønner AS

REG-NR	SKIPSAVN	SKIPSTYPE	LOA	BRD	B-NR	B-ÅR	BHK	KAPASITET
NT-72-V	WILLIKSEN SENIOR	Kystfiske-garn	14,14	4,79	97	1982	235	
N-50-HR	KJELL REMI (S. Harry)	Kystfiske-garn/line	10,65	3,77	109	1985	144	
N-1-VA	ANDERSSON	Line/garn	11,02	3,50	121	1987	124	Lasterom 12 m ³
N-7-V	LILL-ANETT (Frøkna)	Kystfiske-garn/line	10,65	3,75	123	1987	110	Bulkrom 18 m ³
M-10-SK	NY-MARO Rånes Viking	Kystfiske-garn/line	10,65	3,85	126	1988	152	Lasterom 18 m ³
N-BØ	Ex. OLSEN JUNIOR 1	Kystfiske-kombi	12,30	4,10	151	1993	245	
N-84-AH	SOLVEIG	Kystfiske-garn/not	14,00	4,50	152	1993	272	
N-L	HALDORSON	Kystfiske-kombi	12,44	3,95	omb.	1994	150	
N-4-AH	ANITA-MARI	Line/garn	13,65	4,40	152	1994	185	Lasterom 16 m ³
V-3-L	HERA	Reketråler	10,65	4,10	157	1995	160	
N-6-SF	FRØKNA	Kystfiske-line/not	14,90	5,50	160	1996	360	Lasterom 30 m ³
N-50-MS	VÅGAR solgt	Kystfiske-garn/not	14,00	4,50	161	1995	272	Lasterom 22 m ³
ST-43-AA	BERGEBUEN	Line/garn	14,01	4,50	165	1997	250	Lasterom 22 m ³
N-252-BØ	Ex. OLSEN JUNIOR 2	Kystfiske-garn	14,10	4,40	167	1997	250	Bulkrom 27 m ³
Havbruk	HERLAUG	Oppdrett-arb.båt	12,50	5,00	168	1997	250	Lasterom ?? m ³
N-240-B	HORISONT	Kystfiske-garn/not	14,92	5,50	169	1998	379	Lasterom 45 m ³
Havbruk	RANTIND	Oppdrett-arb.båt	11,10	4,50	170	1998	250	Lasterom ?? m ³
Nordl. ?	STIG ROAR	Kystfiske-kombi	12,30	4,10	171	1998	250	
F-99-LB	ØRNTIND	Kystfiske-autoline	14,82	5,50	172	1999	373	Lasterom 45 m ³
N-99-VV	MORTSUNDVÆRING	Kystfiske-garn/line	14,92	5,50	173	1998	590	Lasterom 30 m ³
V-10-TM	FLO	Reketråler	10,65	4,40	174	1999	250	Laste-/visjrom
T-180-I	STRAUMVANG	Reketrål og garn	14,90	5,50	177	2000	370	Lasterom 50 m ³
N-257-BØ	OLSEN JUNIOR	Kystfiske-garn	14,90	5,50	176	2000	370	Bulkrom 50 m ³
Ø-33-H	VESLEGUNN	Reketråler	12,50	4,40	178	2000	250	Lasterom 30 m ³
R-10-S	KYSTFISKAREN	Reketrål m.m.	14,90	5,50	179	2001	400	Lasterom 50 m ³

5.2 VERN- OG ARBEIDSMILJØ OMBORD

Innleder: John Grøtta, Nordkapp Yrkesrettede Helsetjeneste

John Grøttas disposisjon fra konferansen:

Verne- og arbeidsmiljø ombord. Fiskerhelse og psykososialt arbeidsmiljø.

1. Presentasjon av Nordkapp Yrkesrettede Helsetjeneste og prosjekt Helse og Ulikhet.
2. Helhetstenkning med menneske i sentrum.
3. Metode.
4. Ombord, i havn, i driftslokale (bua) og fritid.
5. Det forebyggende aspektet.
6. Eliminere uheldige og farlige forhold.
7. Samarbeid med andre faggrupper.
8. Fiskerhelse i Havøysund.
9. Bedriftsinntern attføring (tilbake til båten).

Noe av oversendt materiale fra John Grøtta er i finne som vedlegg !

Viser videre til ulike program / prosjekter som det har vært på gang i Finnmark:

"Helse og ulikhet"-programmet i Finnmark – oppstart 1988 – gjennomført på 1990-tallet
Vernetjenesteprosjektet i Nordkapp – del av "Helse og ulikhet"-programmet, opstart juni 1988

- Prosjektleder: John Grøtta, verneingeniør

Delprosjekter under "Vernetjenesteprosjektet i Nordkapp"

- A. Modellegnebu - Honningsvåg Servicestasjon
- B. Tidsmessig fiskemottak – en mønsterbedrift i fiskeindustrien
- C. Fagplan/kurs i arbeidsmiljø og sikkerhet for fiskere
- D. System for fangstbehandling ombord på mindre fiskebåt
- E. Kartleeging av arbeidsmiljøet i fiskeindustrien i Finnmark

5.2.1 Modellegnebu-prosjektet

Forbedringer for fiskernes arbeidsmiljø og helse:

1. Sikkerhet på kaiene, ledere, førstehjelp, brannvern, redning m.m.
2. Transport mellom bu, båt og andre driftsområder. Transportutstyr som vogner, kraner o.l.
3. Mulighet for regulerbare egne-/arbeidsbenker (individuell regulering)
4. Arealer til egning og agnkutting
5. Arealer til vedlikehold av bruk m.m. og plass til oppbevaring av deler og rekvisita
6. Lett tilgang på kjøle-/fryserom
7. Gode lysforhold
8. Gode klimabetingelser, temperatur og trekk
9. Lavt støynivå
10. Gode hygieniske forhold og lett renhold
11. Gode spisemuligheter
12. Gode garderobe og sanitærforhold, wc, dusj m.m.



Bilde 5-5: Regulerbare arbeids-/egnebenker i modellegnebu

5.2.2 Fangstbehandling ombord på mindre kysfiskebåt

System for fangstbehandling ombord på m/k ”Jan Egil” – 10,4 meter Viksundsjarck

Et fangstbehandlings-/sløyeyesystem for kystfiskeflåten som skal ta hensyn til:

- kvaliteten på fisken
- arbeidsmiljøet for fisker
- sikkerheten for fartøy og fisker

Alternative systemløsninger for:

- juksafiske og linefiske
- granfiske med sløyving
- garnfiske uten sløyving



Bilde 5-6: System for fangstbehandling ombord på 34 fots sjark fra Skrasvåg

Referanser:

1. *Vernetjenesten i fiskeri-Finnmark – Et prosjekt i ”Helse og ulikhet”-programmet i Finnmark*, av Erik Langfeldt, kommunelege i Nordkapp, Honningsvåg, april 1991
2. *Modellegnebu / driftslokale – Honningsvåg Servicestasjon*, brosjyre utarbeidet av John Grøtta i 1991 med støtte fra Utbyggingsfondet i Finnmark og Finnmark fylkeskommune,

6. ARBEIDSMILJØ OG FISKERHELSE**6.1 OM ARBEIDSMILJØ OG FISKERHELSE****Innleder: Gunda Nilsen, leder for Norges Fiskarkvinnelag**

Jeg heter Gunda Nilsen kommer i fra Myre i Øksnes kommune, er gift med fisker, har tre sønner, hvor to av dem er fiskere i dag.

Jeg er leder av Norges Fiskarkvinnelag en organisasjon for fiskerens kvinner, som er opptatt av arbeidsmiljø og sikkerhet til sjøs.

Vi har som sagt vært opptatt av at fiskerne skal ha en god og ikke minst sikker arbeidsplass, og i den senere tid har det vist seg at de som skal rekruttere til næringa i større grad en tidligere stiller større krav til arbeidsmiljø ombor i båtene.

Fiskaryrket er et tung og slitsomt, men den positive frihetsfølelsen og spenninga fiskeren opplever i yrke veier ofte opp for slitet. Jeg har sjelden opplevd ei slik yrkestilfredshet som hos denne yrkesgruppen, de tar fatt på en ny dag selv om det dagen før har gitt et dårlig resultat.

Jeg husker godt vinteren i 1977 det var godt fiske og godt vær, Hans, mannen min kom heim sliten og trett kl.2400 om kvelden. Da sa jeg følgende: At du orker du må jo opp igjen kl 0400. Da svarte han, dersom du hadde tjent 1000 kroner pr. dag så hadde du også vært snar å få reva fram for senga.

Det er positivt å se den utviklinga som er kommet i kjølvannet av blant annet Andøyprosjektet hvor det ble tilrettelagt for å lette forskjellige arbeidsoperasjoner ombord i fartøyene.

Etter hva jeg kan huske så var det ei anvendt praktisk forskning som ble gjennomført, og det tror jeg er veien å gå for å oppnå samarbeid og resultat med fiskere.

Når jeg sitter på sidelinja heime og overhører samtaler i mellom min mann og sønner om forskjellige fartøyer så bærer den tydelig preg av hva de vektlegger når det gjelder utstyr og komfort ombor i fartøyene og de er skikkelig oppdatert og vet hva de synes best om., det blir ei skikkelig evaluering og praten går ofte om hvordan de kan ordne forskjellige ting for at det skal bli praktisk og lettvent.

Da de nå i august fikk en nyere båt å drive, så var konklusjonen klar: Det var første gangen mannen min skulle få ligge i ei ordentlig seng og på egen lugar. Det opplevde han som meget positivt ikke minst når de skulle sove og da slippe å bli forstyrret av de andre.

Når det gjelder å fornye eller nybygg i fiskeflåten så må vi få med at det blir gitt skikkelig rom for fasiliteter og komforten ombor og unngå disse paragrafbåtene som i enkelte tilfelle har blitt slik at de ikke var værernes ombor i. Det må gå an å få andre kriterier enn lengdemål som gir rettigheter til størrelsen på kvoter.

Fiskerne er generelt en yrkesgruppe som sjelden klager på tilværelsen jeg tror at da må forholdene bli ekstrem, men det er tydelig at de setter pris på det de kan få av lettelser og besparelser i arbeidet. Men det er skuffende å konstatere at oppfølgingen av helsetjenesteordningen ikke kom ordentlig i gang og det tror jeg fiskerne har seg selv å takke for. Etter det som ble diskutert hos oss blant fiskere og i Fiskarlaget, var det mest beløpet de måtte ut med og ikke hva ordningen inneholdt. Det må også understrekes at mangel på helsepersonell også var en vesentlig faktor årsak.

I dag må fiskerne forelegge legeerklæring ved ansettelse, men etter hva jeg har forstått så er det ikke en undersøkelse som har forebyggende elementer i seg. Da jeg påtok meg oppgaven å innlede om i denne saken så leita jeg etter materiell som jeg viste fantes i fra tidligere prosjektet og kom da over Fiskerens helsebok som Dr. Per Fugelli har gitt ut.

Når jeg leste forordet så er det langt igjen til vi kan være tilfreds med det resultatet som var forventet. Av personlig erfaring så vet jeg at helse er det minste en fisker er opptatt av og slett ikke interesse for å forebygge, nei da er det bedre i reparere når problemet oppstår, og hadde det vært så enkelt.

Det er ikke med menneskekroppen som med en motor at når den stopper så er det bare å sette inn nye deler. Legevitenskapen er kommet langt i dag, men det er en forutsetning at vi er delvis oppgående om det skulle bli nødvendig å skifte deler og det er ikke alltid de blir godtatt vi er fin på det sånn sett.

Vi sliter i dag med de samme livsstilssykdommene, som for 20 år siden: Belastningslidelser, sirkulasjonssvikt, lungekreft, hjertelidelser, psykososiale plager og det dukker opp i stadig tidligere aldersgrupper hos menn.

Fiskerne er jo en utsatt gruppe som skyldes uregelmessig livsrytme, kraftig kost, røyking og stress og vi har fått et nytt element nemlig kampen om resursene.

Jeg mener det er viktig å fokusere på kostholdet dets innhold og sammensetning, for å få forståelse for den betydning det har for ei god helse. Nå kjenner ikke jeg til hva fagplanene inneholder på Fiske og Fangst linjene i den videregående skolen, og skulle det være fraværende læren om kosthold og helse så må vi få det inn som et eget fag.

Kunnskap om kost og helse er et viktig forebyggende arbeid som kan være med på å spare folk for lidelser og samfunnet for problemer, men det er å finne fram til en metode som blir lett tilgjengelig for fiskere.

Jeg tror at et nært samarbeid med fiskeren og fagfolk så vil fiskeren bli i stand til i ivareta sin helse med forebyggende hensikt.

Takk for meg !

Gunda Nilsen
Leder for Norges Fiskarkvinnelag
gundn [gundn@online.no]

6.2 YRKESSKADER PÅ NORSKE FISKERE MELDT TIL FORSIKRINGS- SELSKAPENE FRA 1991 TIL 1996

Innleder: Nils Bull, Universitetet i Bergen – Seksjon for arbeidsmedisin

Sammendrag av innlegg på HMS -seminar

Analysene omfatter skader registrert i databasen Daysy.

1. Fiske og fangst topper listen over yrker med de høyeste skaderatene, etterfulgt av
2. Sko- og lærvarearbeid (ikke vektlegges p.g.a. få ansatte som gir usikre beregninger),
3. Olje- og gassutvinning,
4. Gruve- og sprengningsarbeid,
5. Kjemisk prosessarbeid og
6. Skipsbefalsarbeid.

Tabell 6-1: Tabell for skaderate og forsikringskostnader – 1991-1996

Yrkesgrupper:	Skaderate*	Gj.snitt kostnad pr. arbeidstaker i N.kr
1. Fiske- og fangst	8,1	2100
2. Sko og lærvarer	6,0	5300
3. Olje og gassutvinning	5,8	4300
4. Gruve og sprengningsarbeid	3,3	1700
5. Kjemisk prosessarbeid	2,7	1400
6. Skipsbefalsarbeid	2,4	1600

* Skader per 1000 arbeidstakere

De høyeste skaderatene finnes blant de yngste fiskerne med jevn reduksjon i skaderate med økende alder.

Dette er i motsetning til tilsvarende analyse av de andre yrkesgruppene samlet, hvor skaderaten øker med økende alder.

- *Klemskader er den vanligste skadetypen blant fiskere, etterfulgt av brudd- og kuttskader.*
- *Brudd er den vanligste skadetypen for de andre yrkesgruppene samlet.*
- *Fingre og hender er hyppigst skadet hos fiskerne.*

Nils Bull, [nils.bull@isf.uib.no]

Oppdatert 2001-09-05 / Nils Bull

7. BEREDSKAP – SJØREDNING – REDNINGSUTSTYR

7.1 SIKKERHET OG BEREDSKAP – NF-ENGASJEMENT

Innleder: Arne Silseth, Norges Fiskarlag

7.1.1 Norges Fiskarlags engasjement

Sikkerheten og beredskapen til sjøs har vært et viktig arbeidsfelt gjennom hele organisasjonens historie. Dette har bl.a. kommet til uttrykk gjennom en rekke konkrete tiltak. Jeg nevner noen av disse:

- I begynnelsen av 1980 - åra ble det, etter krav fra Norges Fiskarlag, oppnevnt et offentlig utvalg for å vurdere sikkerhetstiltak i fiskeflåten. Utvalget la frem sin innstilling i 1986, NOU 1986: 10. Utvalget skisserte en rekke forslag for å redusere ulykkene i fiskeflåten og bedre sikkerheten. Bl.a. at det skulle gjennomføres obligatoriske sikkerhetsopplæring for fiskere. 40 timers obligatorisk sikkerhetskurs for fiskere ble innført i 1987/88.
- Andøya-prosjektet ble gjennomført i 82/84. Dette var et omfattende samarbeidsprosjekt om arbeidsmiljøtiltak særlig for kystflåten. Prosjektet ble gjennomført av Fiskeriteknologisk institutt (FTI) i samarbeid med Norges Fiskarlag, Nordland Fylkes Fiskarlag og Nordlandsforskning. Prosjektet skapte et omfattende engasjement, og var et praktisk samarbeid mellom fiskere og forskere for utprøving av tiltak for bedring av arbeidsmiljøet i fiskeflåten. Belastningslidelser og ulykker i arbeidssituasjoner rangerte høyt på listen. Prosjektet resulterte i en rekke konkrete forbedringstiltak om arbeidsmiljøet. Det ble bl.a. utviklet hydraulisk bløggjebinge for å redusere belastningene ved sløying av fisken.
- I 1980-87 ble det gjennomført en omfattende helse- og arbeidsmiljøundersøkelse blant fiskere. Undersøkelsen var et samarbeid mellom Norges Fiskarlag og daværende Fiskeriteknologisk Forskningsinstitutt FTI. 887 helårsfiskere ble intervjuet av Statistisk Sentralbyrå. Undersøkelsen var et viktig bidrag i arbeidet med å analysere arbeidsmiljøet for fiskerene, for å iverksette tiltak for å bedre dette. Undersøkelsen førte til flere tiltak:
 - En fiskerimedisinsk handlingsplan, der et av målene var å etablere et Fiskerimedisinsk Institutt.
 - Utvikling av opplysningsmateriell, bl.a om belastningslidelser i fiske.
 - Utgivelse av en arbeidsmiljøbok for fiskere.
- Norges Fiskarlags landsmøte i 1992 satte «Sikkerheten for fiskere på havet» på sin dagsorden. Landsmøtet satte bl.a. søkelyset på behovet for en bedre samordning av sikkerheten og beredskapen til sjøs. Landsmøtet gikk bl.a. inn for etablering av et overordnet offentlig organ med det totale ansvar for alle oppgaver og ressursbruk innenfor sikkerheten og beredskapen på havet.
- I 1993 arrangerte Norges Fiskarlag en større sikkerhetskonferanse som satte søkelyset på sikkerheten på havet. Interessen for konferansen var meget stor.
- Som et ledd i oppfølging av konferansen ble det oppnevnt en styringsgruppe for å utarbeide «Tiltakspakke for økt sikkerhet i fiskeflåten». Styringsgruppa besto av representanter fra Norges Fiskarlag, Norsk Sjømannsforbund, Norges Fiskarkvinnelag, Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridepartementet, Sikkerhetsopplæring for fiskere og Norges Forskningsråd. Utvalget foretok en gjennomgang av ulykkene blant fiskere og fremmet på dette grunnlaget forslag om en rekke tiltak. Utvalget satte som mål:

- **Å redusere risikoen for dødsulykker og personskader i fiske med minst 50% i den kommende 10-årsperioden.**
- I 1998 iverksatte Norges Fiskarlag et eget HMS-prosjekt for fiskere. Prosjektet består av 3 deler:
 - **Samordning av ulykkestatistikken for fiskeriene.** Målet er en samordnet statistikk som er hensiktsmessig for fiskeriene for å foreta ønskede analyser av ulykkene for å forebygge fremtidige ulykker. Det må være et offentlig ansvar å sørge for tilfredsstillende statistikk.
 - **Opplæringspakke for å redusere belastningslidelser i fiskaryrket,** Det skal utarbeides en opplæringspakke om belastningslidelser blant fiskerne, med sikte på å forebygge disse. Det er laget en video og det forutsettes å utarbeide et arbeidshefte i tilknytning til videoen.
 - **Forprosjektet: Helsetjeneste og arbeidsmiljø i fiskeflåten.** Målet er å utprøve samarbeidsmodeller for helsetjenesteordning for fiskere. Hensikten er utprøving av en konsulentteneste til helsetjenesten «Fiskerihelsa», som skal gi råd og veiledning om tiltak ombord i fiskeflåten, og som kan trekke inn annet helsepersonell i dette arbeidet etter behov.

Landsstyret ønsker å videreføre dette arbeidet.

7.1.2 Ulykker i fiskeflåten

Oppdatering pr. 2002-01-30 av H. Aasjord:

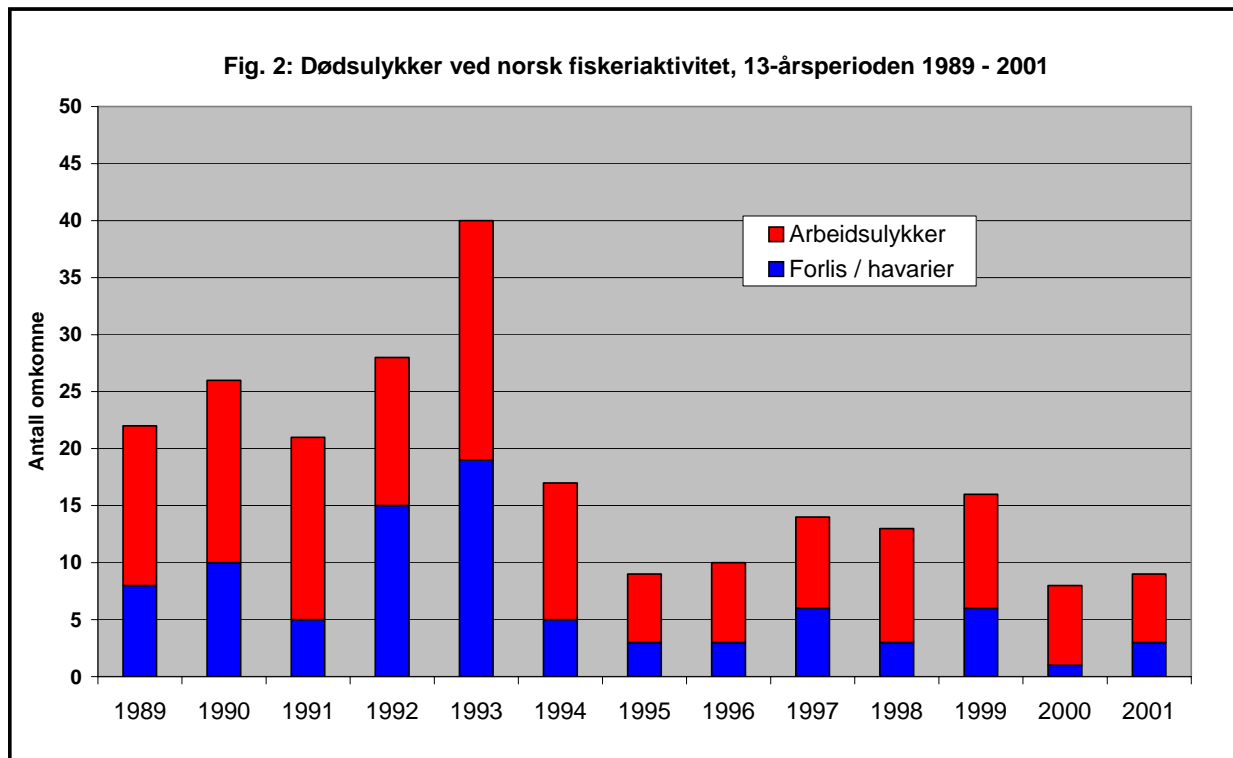
Antallet dødsulykker i fiskeflåten viser en viss tilbakegang, men enhver ulykke er en ulykke for mye. I perioden 1989 - 2001 omkom det tilsammen 233 fiskere ved ulykker i fiskeflåten. Dette fordeler seg på 121 ved sjarkfiske, 61 ved kystfiske og 51 ved havfiske.

Ser en på hvordan ulykkene fordeler seg viser det følgende hovedtrekk, se tabell 7-1:

Tabell 7-1: Dødsulykker i fiskeflåten, perioden januar 1989 – desember 2001

Ulykkestype : 1990 - 1999	L=10 - 34 fot	L=35 - 89 fot	L=90-250 fot	Sum omk.
Kantrings - forlis	4	14	15	33
Vannfylling-små fartøy	23	0	1	24
Kollisjon m/annet fartøy	5	1	0	6
Grunnstøtinger	10	4	0	14
Lekkasje - forlis	6	1	0	7
Brann/gass ombord	3	0	1	4
Overbord-ulykker	38	8	13	59
Drukninger i havn	20	23	9	52
Klem-/slagskader m.m.	5	8	12	25
Overbelastning-sykdom	7	2	0	9
Sum dødsulykker :	121	61	51	233
Prosent-andel	52 %	26 %	22 %	100 %

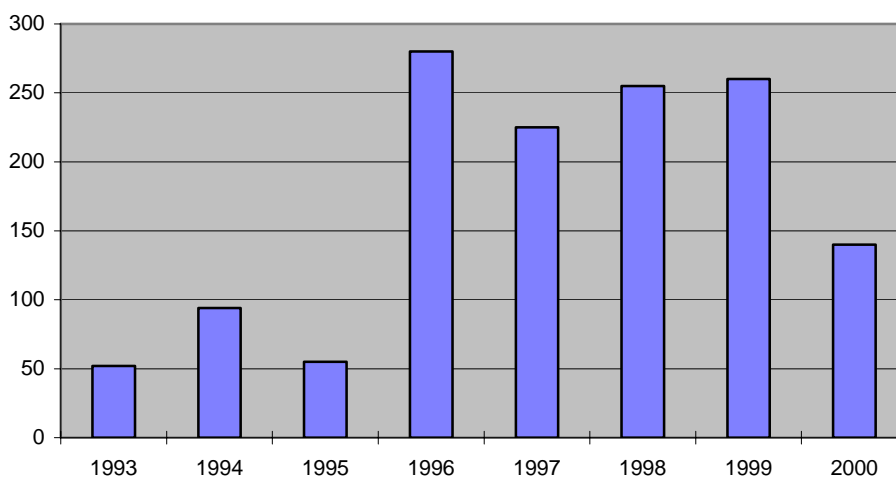
Det er de minste fartøyene som representerer størst andel dødsulykker. Ser en på fordelingen av ulykke mellom fartøygruppene viser det et markant skille mellom de ulike ulykkesgrupperinger. Det er 29 omkomne ved kantringsforlis blant kyst- og havfiskeflåten, mens det er 4 i sjarkflåten. Det er 23 ulykker med vannfylling i sjarkflåten, mens det er 1 blant de øvrige. Det er hele 38 overbord ulykker i sjarkflåten, mens det er 21 i den øvrige del av flåten. Antallet drukninger i havn er relativt likt mellom sjarkflåten og kystflåten, mens det er færre blant havfiskerne.



Figur 7-1: Dødsulykker ved norsk fiskeriaktivitet, perioden jan. 1989 – des. 2001

Fordelt ser vi en gledelig utvikling i redusert antall ulykker de senere år, se fig. 7-1, mens derimot antall yrkesskader blant fiskere viser en betydelig økning. Beretningen fra FGT for perioden 1990 - 2000 viser følgende utvikling:

FGT - Meldte yrkesskader fordelt på skadeår pr. 31.12.00



Som en ser er det skjedd en dramatisk utvikling i antall registrerte yrkesskader fra 1996. Det kan se ut som dette er på vei ned fra 2000. Dette kan endre seg fordi det alltid er et visst etterslep, slik at det også kan bli noe høyere tall for 2000.

Nå må vi ta hensyn til at tidligere statistikk ikke var dekkende. Bedre registrering er en følge bl.a. yrkesskade forsikringen innførte ved lov i 1989.

Det høye antall registrerte yrkesskader blant fiskerne resulterer i betydelig økte utgifter i form av høy forsikringspremie, noe som reduserer lønnsomheten i næringen. Dette er også en viktig motivasjon til å øke innsatsen på det skadeforbyggende området.

7.1.3 Tiltak mot ulykker

Antall yrkesskader har imidlertid økt i stor grad siden 1996. Det er nødvendig fortsatt med et intensivt og målrettet arbeide med å redusere ulykker og bedring av sikkerheten og arbeidsmiljøet i fiskeriene.

Å investere i sikkerhet og helseforebyggende tiltak for å redusere ulykkene i fiskeflåten, og bedring av helse- og arbeidsmiljøet ombord, vil resultere i god investering for samfunnet og næringen.

Til tross for regelverk og skader er det, etter min oppfatning, for lite planmessig arbeid og tilsynelatende en mangel på interesse og opplegg både fra reder og mannskap ombord for å forebygge skader og ulykker, bl.a. ved å følge påbud om bruk av sikkerhets-/verneutstyr, samt ta på alvor nødvendig opplæring og informasjon ombord.

Norges Fiskarlag vil satse på tiltak ut fra nødvendigheten av et felles samspill mellom alle ombord, såvel mannskap som skipper/reder. Dette vil gi den enkelte et medeieransvar for HMS-arbeide ombord som vil virke gunstig.

7.1.3.1 Sikkerhetsmanual for fiskefartøy

Som et del av dette arbeidet vil Norges Fiskarlag videreføre- og videreutvikle HMS-prosjektet for fiskerne. Et viktig ledd i dette arbeidet vil være å utvikle hensiktsmessig materiell og opplæringstiltak i bl.a bruk av sikkerhetsmanual for internkontroll ombord i fiskefartøyene.

Et målrettet og aktivt arbeid for i å utvikle «Sikkerhetsmanual for fiskefartøy» tilpasset til praktisk bruk ombord på det enkelte fiskefartøy, vil øke interessen for HMS-arbeid, og således medvirke til å redusere ulykker og helseskader ombord i fiskefartøyene.

Det forutsetter et materiell og opplæringsprogram som gir grunnlag for meningsfylt medvirkning for alle ombord. Materialet må derfor utvikles slik at det er mest praktisk og enkelt og tilpasset forholdene ombord i det enkelte fartøy. Det må også legges tilrette et kursopplegg for å skape motivasjon og opplæring i praktisk bruk av sikkerhetsmanual.

Prosjektets mål:

Utvikle og gjennomføre HMS-tiltak for medvirkning av alle ombord i fiskefartøyene som skal resultere i økt engasjement for bedre helse-, sikkerhet og arbeidsmiljø for fiskere, og slik bidra til å redusere antallet ulykker i fiskeflåten.

Dette skal oppnås bl.a. gjennom:

- å utvikle materiell og opplæringstiltak i «Sikkerhetsmanual for fiskefartøy»
- å utvikle materiell og opplæringstiltak for egengodkjenning for fiskefartøy under 15 meter
- å utvikle materiell og opplæringstiltak i stabilitetslære for fiskefartøy
- utprøving og gjennomføring av helsetiltak for fiskere

Det er behov for ca. 2 - 2 ½ mill. kr over en 2-årsperiode for å utvikle å gjennomføre tiltakene.

7.1.4 Øvrige tiltak

Ansvar for sikkerhet, redning og beredskap langs norskekysten er sterkt oppsplittet. Ansvarsforholdene er fordelt på ca. 20 forskjellige organer og institusjoner. Manglende koordinering mellom instansene medfører uklarheter og lite effektiv ressursutnyttelse. Sikkerheten for fiskere på sjøen er avhengig av den totale beredskapen på dette området når ulykker oppstår. Det er myndighetene som har ansvar for at det samlede sikkerhetsapparatet til sjøs fungerer tilfredsstillende. De senere års utvikling tyder på at sikkerheten til sjøs er blitt betydelige svekket.

Vi må få en bedre samordning og overvåkning av rednings- og beredskapen på norskekysten for å oppnå optimal utnyttelse av de midlene som stilles til rådighet. Vi trenger et forum og et overordnet organ for å påse at sikkerhet- og beredskapen til sjøs ikke svekkes.

Vi trenger en effektiv og god redningstjeneste som disponerer det mest moderne utstyr for å nå fram til forulykkede så raskt som mulig for å redde liv. En beredskapstid for redningshelikoptrene på 15 min. må iverksettes snarest mulig. Videre må redningshelikopterbasen på Banak flyttes nærmere ut mot kysten, samt opprettelse av en redningshelikopterbase på Nordvestlandet. Dette er tiltak som er svært viktig for redningsberedskapen på havet.

Vi må sørge for at fiskefartøyene har tilstrekkelig sikkerhetsutstyr og at de er best mulig, og sikrest mulig som arbeidsplasser.

Framtidige fiskefartøy må bygges og utformes for å møte framtidens behov. Når fartøyet skal utformes må arbeidsmiljø og sikkerhet stå sentralt i planleggingen. Husk: «Fiskebåten er en arbeidsplass.»

Vi må sørge for at alle ombord bidrar aktivt i arbeidet med å skape en god og sikker arbeidsplass, med et godt og sikkert arbeidsmiljø.

Fiskebåten skal være en arbeidsplass for fremtiden, der sikkerhet og arbeidsmiljø står sentralt. Det vil bidra til å gjøre yrket attraktivt og sørge for god kvalifisert arbeidskraft og en god rekruttering til næringen.

7.2 KRAV TIL PERSONLIG REDNINGSUTSTYR I FISKEFLÅTEN

Innleder: Randi Eidsmo Reinertsen, forskningsleder

SINTEF Unimed, Avdeling for helse og arbeidsfysiologi

7.2.1 Sammendrag av faglig innlegg på møtet

Personlig redningsutstyr omfatter redningsdrakter og redningsvester. Utstyret skal være typegodkjent og tilfredsstillende kravene i SOLAS. På markedet finnes mye utstyr som er godkjent og som gir beskyttelse, men så lenge det skjer ulykker som kunne vært unngått med bedre utstyr og som prosedyrer, må vi arbeide for forbedringer. Siden godkjenning er basert på oppfyllelse av minimumskrav, er det ikke alle brukerne som er sikret det best tilgjengelige utstyret.

Forbedringene kan skje gjennom øket kunnskap om:

- (1) risikovurderinger,
- (2) fiskernes vurdering av krav til redningsutstyr,
- (3) fiskernes vurdering av problemer knyttet til bruk av eksisterende utstyr,
- (4) produsentenes muligheter for å lage helt nye produkter basert på *funksjonskrav*,
- (5) forskernes kunnskap om samspillet mellom menneske, arbeid, redningsutstyr og miljø,
- (6) myndighetenes arbeid med krav og testprosedyrer for godkjenning av redningsutstyr

For at redningsutstyret skal fungere optimalt må *kravene* til utstyret være relevante, *testprosedyrene* må skille mellom gode og dårlige produkter og brukerne må få *opplæring* i bruk av utstyret.

For at det skal etableres relevante krav til redningsutstyret må en kjenne de aktuelle brukerne, hvilke operasjoner som det kan være nødvendig å utføre når en er iført redningsutstyret og en må kjenne omgivelsene. Videre må redningsutstyret være funksjonelt i alle faser av en ulykkesituasjon. Aktuelle brukergrupper varierer med hensyn til alder, kroppsstørrelse og fysisk form. Dette vil påvirke mental og fysisk yteevne. Evnen til å opprettholde kroppens varmeproduksjon er relatert til fysisk form, og dette vil dermed påvirke behov for isolasjon i redningsdrakten. Omgivelsene er også kritiske for hvilke krav redningsutstyret må tilfredsstillende: temperaturene i luft og i sjøen, vind, bølgehøyde, nedbør, årstid og breddegrad. Sterk vind kan føre til rask avdrift som vanskeliggjør lokalisering av forulykkede. Mørketid og nedbør eller tåke vil også vanskeliggjøre lokaliseringsarbeidet og øke sannsynlig tid før redning. Dette er faktorer som sammen med tilgjengelighet på redningstjenester medfører klare geografiske forskjeller når det gjelder krav til redningsutstyr. Værstatistikk på Tromsøflaket for perioden 1977-84 gir følgende verdier: 2.6-6.3°C vanntemperatur, 3.2°C lufttemperatur (gjennomsnittsverdi for året), 9.1-31.9ms⁻¹ vindhastighet og 2.1 m bølgehøyde (gjennomsnittsverdi for året). Til sammenligning testes redningsutstyr i basseng med 2°C vanntemperatur, men uten bølger og vind og med høy lufttemperatur.

Testene for godkjenning av redningsutstyr må skille klart mellom godt og dårlig utstyr. Godt redningsutstyr har bidratt til å redde liv, men det er gjort erfaringer der utstyret ikke har gitt den forventede beskyttelsen. For å kvalitetssikre testene, må vi identifisere de kritiske parametrene for at utstyret skal gi nødvendig beskyttelse. Testene må være relevante i forhold til forventet tid der utstyret må fungere, testmiljøet må relateres til realistiske omgivelserforhold og en må sikre at utstyret gir beskyttelse for alle aktuelle kategorier av brukere ombord i fiskebåten.

Gjennom opplæring og implementering av ulike prosedyrer kan funksjonen til redningsutstyret optimaliseres. SINTEF Unimed har vist at når testpersoner er ikledd isolerte redningsdrakter under forhold ed lave sjø- og lufttemperaturer, bølger og vind, opprettholdes varmeproduksjonen

over lengre tid gjennom fysisk aktivitet enn bare ved skjelving. Fysisk aktivitet kan øke varmeproduksjonen mye mer enn det er mulig ved skjelving. Det bidrar til å opprettholde normalt høye temperaturer i hele kroppen, og dermed forsinkes utviklingen av hypotermi. Det er viktig at opplæring i bruk av redningsutstyret forbereder brukeren på de kritiske fasene ved ulykker. Kunnskap om kroppens fysiske og mentale reaksjoner på nedkjøling er viktig for å kunne ta best mulig vare på egen evne til å bidra til redning.

Forslag til aktuelle FoU områder innen HMS – redningsutstyr og personlig verneutstyr

I tillegg til redningsutstyr, bør FoU-innsatsen også omfatte personlig verneutstyr som brukes i arbeidet ombord. For å oppnå gode resultater, er det viktig å inkludere *alle* brukere i forhold til slikt utstyr: fiskerne, båteierne, HMS personell, produsenter av utstyr, forskningsinstitusjoner og myndighetene. En må prioritere innsatsen slik at en fokuserer på type bruk, arbeidsoperasjon og operasjonsområde der det er størst behov for forbedringer og der det er mulig å oppnå resultater på kort sikt.

7.2.2 Kartlegging av brukernes funksjonskrav

Alt personlig verneutstyr og redningsutstyr medfører begrensninger i bevegelighet, og det er vanligvis ofte ubehagelig å ha på. For å stimulere til økt bruk av slikt utstyr, må en identifisere de problemene brukerne selv opplever når det gjelder bruk av utstyret. Helt nye løsninger og produkter kan utvikles basert på brukernes funksjonskrav. I mange tilfeller vil det ikke være mulig å oppnå vesentlige forbedringer ved å flikke på eksisterende utstyr.

7.2.3 Utvikle utstyr som tilfredsstillter brukernes krav

Det er behov for nytt personlig verneutstyr i arbeidet som beskytter fiskerne mot skader og som reduserer de negative helseeffektene fra arbeid i våt kulde. Det er også behov for forbedringer på redningsdrakter og redningsvester. Eksisterende utstyr er i liten grad tilpasset kvinnelige brukere.

7.2.4 Utvikle opplæringstilbud i bruk av personlig verneutstyr og redningsutstyr som når alle aktuelle brukerkategorier

Det er nødvendig å identifisere brukernes behov for kunnskap og opplæring. Det kan være aktuelt å utvikle informasjonsmateriell i form av ulike ”guider” for, til eksempel, hvordan ta vare på arbeidsevne, sikkerhet og helse ved arbeid i våt kulde.

8. OPPLÆRING OG KOMPETANSE - HMS

8.1 SIKKERHETSOPPLÆRING FOR FISKERE

Innleder: Arnt O. Rydningen, Tromsø Maritime Skole (inkl. SOFF)

HMS I FISKEFLÅTEN - OPPLÆRING OG KOMPETANSE

av Arnt Oliver Rydningen, rektor TMS

Introduksjon – Målsetting

- Emne: Forebyggende Vern-/sikkerhetsarbeid har en varighet på
- 7 timer på et 40 timers grunnleggende sikkerhetskurs.
- Målsettingen er å gi fiskerne klar forståelse av forebyggende tiltak for å hindre skade på mennesker, miljø, utstyr og fartøy.
- Hovedtema:
- Orientering om lover og forskrifter bl.a
- Arbeidsmiljø
- Vernetiltak/verneinnretninger
- Verneutstyr

Orientering om Lover og forskrifter

- Sjømannsloven
- Forurensningsloven
- Miljøvernloven (Marpol)
- Lover som regulerer sjøfart inkl. fiskeri
- Beskriver ansvar og plikter for redere og båteiere
- Beskriver sjøfartsadministrasjonens oppbygning og virkeområde

Arbeidsmiljø i fiskeflåten

- Sjømannslovens § 40 og forskriften om vern- og miljøarbeid(nr 238)
- Under denne loven ligger følgende:
- Arbeidsgivers ansvar og plikter
- Arbeidstakers ansvar og plikter
- Verneombud med organisering av vernearbeid
- Arbeidstidsordninger
- Skademeldinger og rapporteringssystemer
- Eks. Årsrapport fra vern og miljøutv.om bord

Vernetiltak / verneinnretninger

- Under dette tema omhandles spesielt viktigheten av å bruke, og medvirke til at verneutstyr og verneinnretninger brukes.
- Det kan være kjemisk helsefare ved bruk av helsefarlig utstyr
- Vedlikehold av utstyr
- Bruk av produktdatablad.

- Personlig verneutstyr
- Ergonomi og riktige arbeidsstillinger
- Viktigheten av renhold og orden på fartøyene
- Sikre arbeidet om bord, arbeidstillatelser, regelverk fastsatt av myndighetene

Verneutstyr for fiskere - Sikkerhetsopplæring

- Vektlegger bruken av:
 - Arbeidsvester og arbeidsklær med flytemiddel
- Poengterer viktigheten av arbeidsklær med flytemiddel, med bakgrunn i ulykkesstatistikken om "fall over bord ulykker og drukning i havn".
- Skape holdning og bevisstgjøre fiskerne

Verneutstyr. Praktisk demonstrasjon

- Utdrag fra (eksempler på) tidligere registrerte ulykker
- Belyse behovet for bruk av riktig verneutstyr til de forskjellige arbeidsoperasjoner på fiskefartøy
- Opplæringsfartøyet har store variasjoner på flåteøvelser, med tanke på variert størrelse på fiskefartøyene (også sjarker)

Oppsummering HMS

- Ønsker mer tid på vern- og miljøarb. HMS
- Burde ha 10-15 timer til rådighet
- På repetisjonskurset er HMS 5 timer
- Eget Vern-og Miljøkurs på 20 timer for fiskere
- Vektlegge holdnings- skapende arbeid. Kursene gir grunnleggende kompetanse i HMS (IKR)
- Unge fiskere mer motivert for HMS
- Sikkerhetskursene har stor betydning. Det legges vekt på å gjøre fiskerne bevisst på HMS
- Etikk i opplæringen

HMS kompetanse i fiskeflåten

- Litteratur hvilke bøker skal brukes?
- Lag en liste over bøker, artikler og elektroniske kilder, e-bok
- Nettbaserte vern-og miljøkurs på 40 timer
- Nettbasert sikkerhetsopplæring (teori)
- Praktiske øvelser på fartøy og senter

9. LOVER, REGLER, KONTROLL FOR FARTØY OG PERSONELL

Innleder: Dag Liseth, Sjøfartsdirektoratet – Fiskefartøyavdelingen

Mangler kopi av foredrag/innlegg fra Dag Liseth !

Derfor er det foretatt diverse utklipp fra Lovdata om følgende forskrift :

Forskrift om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde (Loa).

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 3. oktober med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 1, § 14, § 41, § 42 og § 106, jf. kgl.res. av 12. oktober 1962 nr. 5, kgl.res. av 5. april 1963 nr. 9 og kgl.res. av 1. desember 1978 nr. 1.

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Virkeområde

Denne forskrift gjelder for nye og eksisterende fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter Loa.

§ 2. Definisjoner

I denne forskrift betyr:

1. *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av sjødyktighetsloven § 9:
 - a. Det Norske Veritas (DNV), b. Lloyd's Register of Shipping (LRS),
 - c. Bureau Veritas (BV), d. Germanischer Lloyd (GL), e. American Bureau og Shipping (ABS).
2. *Egenkontroll*: Kontroll av eget fartøy hvor fører og reder står ansvarlig for utførelse av kontrollen.
3. *Eksisterende fartøy*: Fiske- og fangstfartøy som ikke er nytt fartøy.
4. *Fartøyinstruks*: Dokument som angir fartøydata og anbefalte begrensninger for bruk av fartøyet.
5. *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som er innført i merkeregisteret for fiskefartøyer i henhold til lov av 5. desember 1917 nr. 1 om registrering og merking av fiskefartøyer og annet fartøy som benyttes til ervervsmessig fangst av levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare.
6. *Godkjent foretak*: Foretak som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet til å gjennomføre kontroll i henhold til denne forskrift.
7. *Nordisk Båtstandard*: Felles nordiske regler av 1990 for yrkesfartøy opptil Loa på 15 meter.
8. *Nordisk godkjennelse*: Godkjennelse som er foretatt av sjøfartsmyndighetene i et av de nordiske land, eller av Det Norske Veritas i henhold til Nordisk Båtstandard.
9. *Nytt fartøy*: Fiske- og fangstfartøy hvor kjølen strekkes eller som er på tilsvarende byggetrinn på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
10. *Største lengde*: Den største lengde fra forreste del av skrog til akterkant av akterste del av skrog

§ 3. Ansvar (Se sjødyktighetsloven § 106.)

Reder og fører er ansvarlig for at de påbud, kontrolltiltak mv. som følger av denne forskrift gjennomføres slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.

§ 4. Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig.

Kapittel 2. Kontroll og tilsyn

§ 5.¹ Rederens og førerens ansvar for vedlikehold og kontroll

(1) Fartøyet tilstand og dets utstyr skal opprettholdes i samsvar med bestemmelsene i gjeldende forskrifter for å sikre at fartøyet til enhver tid er sjødyktig.

(2) Reder og fører er ansvarlig for å gjøre fartøyet og dokumentasjon tilgjengelig, herunder fremlegge resultatet fra tidligere kontroller på forespørsel fra godkjent foretak. Reder og fører er videre ansvarlig for å tilrettelegge slik at kontrollen kan utføres på en effektiv måte.

(3) Når fartøyet fremstilles for kontroll plikter reder og fører å informere den som kontrollerer om ethvert forhold som kan ha betydning for kontrollen.

(4) Reder og fører er ansvarlig for å utføre egenkontroll i henhold til § 8, samt å fremstille fartøyet for kontroll i henhold til § 7 og § 10 og er i den forbindelse ansvarlig for å benytte foretak som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

§ 6. Dokumentasjon ved nybygg og ombygging

Ved bygging eller ombygging skal tegninger og annen dokumentasjon forelegges godkjent foretak. Før bygging eller ombygging tar til skal reder ha mottatt en skriftlig vurdering fra godkjent foretak om hvorvidt den planlagte byggingen er i samsvar med gjeldende forskrifter.

§ 7.¹ Kontroll ved godkjent foretak

1. Fartøy som ombygges eller forandres skal fremstilles for kontroll ved godkjent foretak.

Kontrollen skal ha det omfang som er nødvendig for å sikre at fartøyets tilstand fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter.

2. Fartøy skal også fremstilles for kontroll ved godkjent foretak når det har lidt skade eller har gjennomgått reparasjoner som kan medføre at fartøyets soliditet er forringet eller at utstyrets effektivitet har blitt dårligere. Kontrollen behøver normalt ikke omfatte andre deler enn de som har fått sin soliditet eller effektivitet forringet. Kontrollen skal likevel ha det omfang som er nødvendig for å sikre at fartøyets tilstand fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter.

3. For fartøy som har nordisk godkjennelse i samsvar med Nordisk Båtstandard og som opprettholder slik godkjennelse i forbindelse med ombygging eller forandring av fartøyet, skal kontrollen normalt bare omfatte de forhold som ikke omfattes av den nordiske godkjennelsen.

§ 8. Rederens egenkontroll

(1) I tillegg til å foreta løpende kontroll av fartøyet skal det utføres egenkontroll av fartøyet i forbindelse med fremstilling for fullstendig og periodisk forenklet kontroll. Egenkontrollen skal være avsluttet før kontrollen av godkjent foretak er avsluttet. Egenkontroll skal utføres i henhold til kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet eller eget skjema tilpasset fartøyet, utarbeidet av godkjent foretak.

(2) Etter utført egenkontroll skal reder eller fører fylle ut og undertegne meldingsskjema, fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(3) Når meldingsskjema er undertegnet av reder eller fører skal skjemaet gis godkjent foretak.

§ 9. Myndighetskontroll

(1) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, kan når som helst foreta uanmeldte tilsyn av fartøy. Sjøfartsdirektoratet kan i særskilte tilfeller kreve fremstilling for fullstendig kontroll etter § 7 ved godkjent foretak eller Sjøfartsdirektoratet.

(2) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan i særskilte tilfeller og etter skriftlig søknad fra fartøyets eier, foreta kontroll og utstede fartøyinstruks.¹

Kapittel 3. Fartøyinstruks og annen dokumentasjon

§ 12. Fartøyinstruks

(1) Fartøyet skal være utstyrt med oppdatert fartøyinstruks. Fartøyinstruksen skal være oppslått i styrehuset og være lett synlig.

(2) Etter enhver kontroll (Jf § 7) ved godkjent foretak skal det utstedes ny fartøyinstruks. Fartøyinstruksen skal være påført frist for neste periodiske forenklet kontroll ved godkjent foretak.

(3) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan gjøre påtegninger på fartøyinstruksen. Endringer for øvrig påført fartøyinstruksen etter utstedelse tillates ikke.

§ 13. Oppbevaring av dokumentasjon

(1) All dokumentasjon som kreves i henhold til gjeldende forskrifter, herunder fartøyinstruks og kontrollskjema, skal til enhver tid oppbevares om bord og være tilgjengelig ved tilsyn og kontroll.

(2) Kopi av dokumentasjon skal oppbevares samlet på land og arkiveres på en hensiktsmessig måte.

10. NORDISK SAMARBEID VED FOU INNENFOR HMS-FISKERI

10.1 NORDISKE HMS-PORTAL - PROSJEKT

Innleder: Turid Myhre, SINTEF Fiskeri og havbruk

Nordisk HMS-portal for fiskeflåten

Referat fra workshop, Nordsøcenteret i Hirtshals 11-12. mai, 2001

Deltakere i arbeidsgruppe:

- Marius Magnusson, Færøyene
- Søren Stage, Danmark
- Johnny Brunhøj, Danmark
- Hilmar Snorrason, Island
- Gudrún Pétursdóttir, Island
- Tom Hanssen, Norge
- Halvard Aasjord, Norge
- Turid Myhre, Norge

Hovedmål i prosjektet er

Forbedre formidling og tilgjengelighet av FoU-resultater, idéer, produkter m.m. for bedre helse, miljø og sikkerhet (HMS) for nordiske fiskere, forsterke nettverket mellom forskere, fiskere og institusjoner som bistår i eller finansierer tiltak på området, og styrke informasjonsutveksling og samarbeid mellom ulike aktører på området i Norden.

Hovedmålet skal nås gjennom følgende delmål

- Utvikle en HMS-portal (websiteside / database) med informasjon om FoU-resultater, produkter, idéer og prosjekter for forbedring av helse, miljø og sikkerhet blant fiskere i Norden.
- Etablere et nordisk nettverk for utvikling, operasjon, kvalitetssikring, vedlikehold og bruk av HMS-portalen.
- Utarbeide planer og finansieringsopplegg for videre utvikling og drift av HMS-portalen og nettverkssamarbeidet.

Arbeidsgruppen tror dette er brukere til en HMS-portal:

fiskere	vindmøllebyggere
rederier	utstysleverandører
forskere	skipsingeniører / konsulenter
familie	båtbyggere
interesse organisasjoner / fiskeri foreninger	redningsorganisasjoner
journalister	kystvakta
skoler / utdanning	oppfinnere
studenter	telemedisin
helsevesenet	fritidsfiskere
myndigheter	havnarbeidere
kontrollverket	IMO, FN, NAFO
aquacultur	IASST

Arbeidsgruppen diskuterte hvilket materiale som bør ligge tilgjengelig på sidene. Gruppen kom frem til følgende disposisjon på web-sidene med disse hovedkataloger og underkataloger:

Nyheter

Dagens priser

Værvarsel

NTM – notice to mariners

Opplæring

Tips og krav til nybegynnere –

legeundersøkelse – den blå bok

Sikkerhetskurs – hva – hvor – når

Sertifikatskrav – lenker til regelverk

Godkjennelse av opplæring i utlandet

Førstehjelp – kort og konsis – de værste feil du kan gjøre

Havbrukskurs, Møllekurs

Konstruksjon og operasjon

Konstruksjon

Stabilitet og sjøegenskaper

Risikoanalyser – HACCP – lenker

Ergonomi – ta hensyn ved bygging – lenker

Studier om mennesket til sjøs

Rapporter om konstruksjonsteknikk

Sikkerhetsmanualer

Løsninger for støyproblemer

Klasseselskaper

Forsikringsselskaper – lenker

Skipslister – lenker

Redningsutstyr

Banner til produsenter

Lister over utstyr

Regler og krav til forskjellig utstyr

Vern og arbeidsmiljø

Sikkerhet i havn

Verneutstyr / arbeidsklær

Støy – lenke til støylysninger og støyregler

Ergonomi

Forbedret arbeidsmiljø tips

Skli sikring, redningsline, nødstop

Skjerming av arbeidsplass

Redningshåv

Banner for produsenter

Ulykker

Rapporter – lenker

Havarikommisjoner

Risikoanalyse – HACCP

Statistikk

Prosedyrer ved ulykker

Ulykkes rapportering i forskjellige land – skjema for rapportering

Beredskap / sjøredning

Kystvakt

Redningsselskaper – lenker

Prosedyrer ved ulykker – lenker

Helikopter

Forskning – HMS

Publikasjoner: Rapporter – abstract– lenker

Prosjekter under arbeid

Velferd

Livsstil og kosthold

Den blå boken – lenke

Sjømannskirker

Sjømannshjem

Fiskarlagets velferdsstasjoner

Forbedret arbeidsmiljø – lenker

Sjømannskoner – Østerbottens Fiskerkvinnor

– Fiskimanna konur Færøyene osv.

Regler / avtaler

Arbeidsavtaler

Regelverk – drift og konstruksjon

Lov pålagt forsikring – lenker

Sjøfartsdirektoratet

Departementer

Klasse selskaper – lenker

Forsikring

FAQ

Nybegynnere

Andre linker

Generell fiskeristatistikk

Skipslister – lenker

IMO, NAFO, FN – lenker

Finansieringsfond – lenker

Paris Mou

Oppfinnere

Diskusjonsgrupper

Search

e-post web master

Format på web-portalen

Det vil legges vekt på å lage web sider med minst mulig avansert programvare og grafikk, slik at sidene skal være raske å laste opp. Med dagens enkel programmeringsspråk vil det likevel være vanskelig å se på websidene fra fartøy. Det er derfor aktuelt å lage to forskjellige brukergrensesnitt, ett som brukes på land, og et som kan brukes om bord på båt. I første omgang vil grensesnittet for land bli utarbeidet.

Beskyttelse av materiell

Det vil være aktuelt å legge en del rapporter og annet materiell ut på sidene. Beskyttelsen av slikt materiell vil aldri bli fullgod. Selv om det ikke er god etikett å kopiere materiell og bruke det selv uten å referere, må det likevel påregnes at dette vil bli gjort. Rapporter fra f. eks. forskning vil derfor i liten grad legges ut i sin helhet, men i form av sammendrag. Rapporter fra organisasjoner og myndigheter, som skal være offentlig tilgjengelig kan i større grad gjengis i sin helhet. Slikt materiell vil i stor grad legges ut på formater som pdf og ikke som txt eller doc. Dette for å gjøre det vanskeligere å misbruke materialet.

Videre arbeid i prosjektet innenfor allerede bevilgede rammer:

Implementere resultat fra workshop

Samle mer materiale fra de ulike nordiske land som kan legges på web sidene.

Web-portalens fremtid

Arbeidsgruppen diskuterte om det finnes et reelt marked for en slik web-portal. Gruppen tror sidene kan fylle et behov som finnes, og at de kan ha stor betydning for HMS i den nordiske fiskeflåten. De største brukerne vil være fiskere, deres familie, rederier, interesseorganisasjoner, samt forskere. Det er i første rekke deres behov sidene skal forsøke å tilfredsstille. I tillegg vil mange andre grupper nyttegjøre seg sidene i større eller mindre grad.

Arbeidsgruppen tror det er viktig for web-portalen at den kan drives på en mest mulig idealistisk måte. Det er viktig at det materiell som legges ut ikke velges ut av noen som har direkte økonomisk interesse i forhold til det materielle som publiseres. Eventuell økonomisk interesse må kun være knyttet til at stort besøk gir gode annonseinntekter. Det vil øke kvaliteten og troverdigheten til portalen. Det vil være nødvendig å få inn inntekter på sidene. Dette vil være aktuelt gjennom salg av annonser / banner. Det vil derfor legges vekt på at omtale av diverse verne- og sikkerhetsutstyr vil skje på et generelt plan, og at produsenter presenteres gjennom banner som gir sidene inntekter. Det bør ikke være noen medlemsbetingelser knyttet til bruken av sidene. De skal være tilgjengelig for alle som ønsker å benytte de.

Det vil være av stor interesse dersom driften av portalen gjennom prosjektet samt i et første driftsår, kan legges til en interesseorganisasjon som har et ideelt forhold til å drifte portalen. Dette har så vidt vært diskutert med en organisasjon og responsen var positiv, men det er ikke gjort noen avtaler. Å få til en slik ordning vil være prioritert i det videre prosjektarbeidet.