

**Dokumenttype** NOU 1986:10 **Dokumentdato**

<b>Tittel</b>	Sikkerhet i fiskeflåten		
<b>Utvalgsleder</b>	Hansen Arnold		
<b>Utgiver</b>	Departementet for handel og skipsfart		
<b>Oppnevnt</b>	1984-05-18	<b>Sider</b>	108
<b>Kapittel</b>	1.6 Sammendrag		

Sammenlignet med andre yrker er risikonivået i fisket høyt. Antall dødsfall pr 10.000 årsverk på grunn av ulykker i fisket og noen andre næringer, er som følger:

Fiske	13,7
Skipsfart, unntatt sosiale ulykker	10
Forsyningsskip	3,6
Bergverk	10
Bygg og anlegg	2,5
Industri på land, ekskl adm..	1,5

Totalt omkom det i perioden 1980-84 147 fiskere, i gjennomsnitt 30 pr år. I perioden 1971-84 har dødsrisikoen ligget omlag på samme nivå. Utvalget synes det er urovekkende at risikoen ikke har gått betydelig ned. Dette burde en forvente ut fra den teknologiske utvikling i perioden, som blant annet har medført bedre navigasjonsutstyr, overvåkningsutstyr og sikkerhetsutstyr for øvrig.

Utvalget har drøftet hvor stor reduksjon av dødsrisikoen som er oppnåelig og hvilken målsetting som derved bør legges til grunn for arbeidet med å bedre sikkerheten i fiskeflåten. Utvalget mener at et realistisk mål må være å redusere dødsraten fra 13,7 til 4 dødsfall pr 10.000 årsverk, det vil si en reduksjon fra 30 til 9 dødsfall i gjennomsnitt hvert år med dagens antall fiskere.

På grunnlag av det foreliggende statistiske materialet slår utvalget fast at de viktigste kategorier dødsulykker i fisket som gir flest dødsfall av totalt antall omkomne er:

Forlis	53,8
Fall over bord	20,4
Ulykker i havn	18,5

Det går frem av statistikken at halvparten av dem som omkommer ved forlis finnes på fartøyer under 35 fot (67 m), med andre ord den flåten som ikke er underlagt kontroll. Den viser dessuten at 2/3 av de omkomne ved forlis finnes på fartøyer under 25 brutto registertonn, med andre ord den del av flåten der det ikke er generelle krav til fartøyenes stabilitet og til formell utdanning av fartøyførere. Statistikken viser videre at ungdom under 20 år er mest utsatt for dødsulykker.

Med utgangspunkt i data fra Helseundersøkelsen for fiskere, har utvalget beregnet personskadefrekvensen til 58 pr 1.000 årsverk.

Denne undersøkelsen viser også at de aller yngste fiskere har dobbelt så høy skadefrekvens som gjennomsnittet.

For øvrig viser det statistiske materiale at de viktigste skadeårsaker i fisket er:

Årsak	Mindre alvorlige	
	Invaliditet (% av total)	skader (% av total)
Fallskader	38	30
Klemskader	36	20
Kutt, rift, stikk	16	15

Tilsammen utgjør disse tre hovedgrupper 90% av de invalidiserende skader og 65% av de mindre alvorlige skader.

De viktigste medvirkende årsaker til skadene er:

Glatte/isete dekk  
Store fartøybevegelser  
Vann på dekk  
Glatte/isete ledere  
Stort arbeidspress

Av det foreliggende materiale fremgår det at "store fartøybevegelser" har vært medvirkende årsak til skade i alle årsaksgrupper, da spesielt ved "fall" og "slag/klemming"

På grunnlag av analyser av det statistiske materialet og innhentede informasjoner for øvrig, finner utvalget at følgende områder bør prioriteres:

Opplæring og utdanning  
Byggeregler/forskrifter og kontroll med mindre fartøyer  
Oppgradering av den eksisterende flåte, herunder konstruktive forhold  
Bedring av sikkerhets- og verneutstyr  
Økte krav til kompetanse for førere av mindre fartøyer  
Omarbeidelse/forenkling av Skipskontrollens Regler  
Bedre sikkerhetskontroll med kaianlegg  
Retningslinjer for bedre arbeidsmiljø om bord  
Informasjon til fiskere  
Forskning og utvikling

Utvalget foreslår at følgende tiltak blir prioritert:

## **Kapittel 1.6** Sammendrag

### Opplæring og kompetansekrav

- Det innføres påbudt sikkerhetsopplæring. Forskrift om slikt påbud utarbeides og iverksettes så snart som mulig. Forutsetningen er at alle fiskere omfattes av en slik opplæring. Utvalget anbefaler derfor at kapasiteten til den ambulerende sikkerhetsopplæring for fiskere tredobles fra og med 1986.
- Fartøygrensen for krav til kystskippersertifikat senkes fra 25 bruttoregister tonn ca 15 m lengde) til 35 fot (67 m) lengde. Etablerte fiskere gis imidlertid generell dispensasjon fra sertifikatkravet for føring av fartøy under 25 brutto register tonn.
- Undervisningen i fiskerifag ved de videregående skoler styrkes ved anskaffelse av tidsmessige opplæringsfartøy. Videre foreslås at det igangsettes kurs i stabilitetslære og sikring av fartøyers sjødyktighet for førere av fiskebåter på 35 fot (67 m) og derover.

## **Kapittel 1.6** Sammendrag

### Regelkrav og kontroll av fartøy

- Byggeregler i henhold til Nordisk Båtstandard for yrkesfartøy gjøres gjeldende for alle nye fiske- og fangstfartøy med største lengde opp til

15 m. Utvalget foreslår i denne forbindelse primært at kontrollgrensen senkes slik at også fartøyer under 35 fot (67 m) blir underlagt Skipskontrollen. Alternativt foreslås en nærmere spesifisert egenkontroll med stikk kontroll tillagt Skipskontrollen. Fartøy som ikke tilfredsstiller kravene nektes registrering i "Register for merkepliktige norske fiskefarkoster".

- For den eksisterende flåte av fartøyer under 35 fots (10,67 m) lengde forstår utvalget en forskriftsmessig oppgradering med hensyn til utstyr og enkle skrogmessige forbedringer. For disse fartøy foreslås en kontrollordning med egenmelding og stikkprøver utført av Skipskontrollen. Fartøy som ikke tilfredsstiller kravene foreslås slettet av merkeregisteret.
- For eksisterende fartøy på 35 fots (67 m) lengde og derover, tilrår utvalget at det innføres påbud om periodisk 4-årlig stabilitetskontroll i form av krengeprøve.
- Utvalget foreslår videre at eksisterende fartøy på 35 fot (67 m) og derover, men under 50 brt hvor redskapshåndteringsutstyr kan påføre fartøyet betydelig ytre krengemoment, underlegges samme krav til stabilitetsberegninger som fartøy som driver fiske med kraftblokk og ringnot.
- Det innføres krav om varslingsanlegg for høy vannstand i motorrom, varmeutvikling i motorrom samt røktutvikling i lugarer for nye dekkede fartøy uansett størrelse og for eksisterende fartøy på 67 m og derover.
- I forbindelse med lensning av overbygd arbeidsdekk oppgraderes gjeldende krav m.h.t størrelse og utforming av lensebrønn, alarm for høy vannstand på dekk samt krav om ejetorlensning på fartøy over 50 tonn.
- Utvalget har også pekt på problemene med å finne fram i Skipskontrollens Regler for de enkelte brukergrupper, og foreslår en omarbeidelse/forenkling av regelverket.

## Kapittel 1.6 Sammendrag

### Redningsutstyr og vernetiltak

- Det innføres påbud om VHV-radiotelefon for alle dekkede fartøy under 50 brt samt åpne fartøy som har styrehus og/eller lugar.
- Det innføres påbud om nødpeilesender for alle fiske- og fangstfartøy på 35 fot (67 m) og derover med sertifikat for større fart enn fjordfiske. Fartøy under 50 brutto registertonn stilles fritt med hensyn til valg av "fri-flyt" - eller konvensjonell nødpeilesender.
- Det innføres påbud om redningsdrakt til hver person om bord i alle dekkede fiske- og fangstfartøyer samt åpne fartøyer av denne art som har overbygning og/eller lugar.
- Det settes krav til at fartøy med sertifikat for fart utenfor 12 nautiske mil skal utstyres med nødpeilesender i minst en av redningsflåtene.
- Gummibåter godkjennes som redningsbåt/mann over bord båt, også for havfiskeflåten.
- Det innføres krav om skliskring på dekk for nye og eksisterende fartøy. Utvalget vil dessuten anbefale at håndrekker o.l ved arbeidsplasser og passasjer blir anordnet i større grad enn nå.
- Garn/linespill på nye fartøy sikres ved automatisk nødstoppp som trer i funksjon dersom en person dras med mot spillet.
- I forbindelse med reduksjon/demping av fartøysbevegelser tilrår utvalget generelt at alle fiske- og fangstfartøy blir anordnet med slingrekjøler. For fartøy hvor utforming/konstruksjon ikke er egnet for slingrekjøler, bør andre rulledempende tiltak anvendes.
- Det innføres krav om støydemping på nye fartøy. Inntil tilfredsstillende forskrifter er trådt i kraft, anbefaler utvalget at fiskere stiller krav til støydemping/støyreducerende tiltak ved

kontrahering av fiskefartøy.

## Kapittel 1.6 Sammendrag

### Div sikkerhetsfremmende tiltak

- I forbindelse med undersøkelser som følge av forlis/havari foreslår utvalget et utvidet samarbeid mellom sjøfartsinspektørene og "Den faste undersøkelseskommisjon for visse ulykker i fiskeflåten".
- Utvalget har også vurdert seriebygging/standardisering av fiskefartøy og kommet frem til at de sikkerhetsmessige og miljømessige fordeler ved seriebygging i stor grad kan ivaretas ved at enkeltverksteder eller samarbeidende verksteder i større grad enn før utvikler eget standardfartøy som bygges i større serier. Utvalget mener videre at staten bør stimulere en slik utvikling ved støtteordninger for bedrifter som ønsker å utvikle standardfartøyer for seriebygging.
- Kontrollen med kaianlegg intensiveres for å sikre at Arbeidstilsynets forskrifter om kaianlegg overholdes.
- Det anbefales at fiskerimyndighetene i samarbeid med sjøfartsmyndighetene og fiskeriorganisasjonene vurderer sikkerhetsaspektet ved innføring av reguleringsbestemmelser.
- Det foreslås at NRK/Meteorologisk Institutt i samråd med Norges Fiskerilag/Norsk Sjømannsforbund søker å komme frem til en bedre værmeldingstjeneste for fiskeflåten.

## Kapittel 1.6 Sammendrag

### Forventet effekt og økonomiske konsekvenser av de foreslåtte tiltak

Utvalget har vurdert samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulykkene, administrative og økonomiske konsekvenser av de foreslåtte tiltak samt forventet fremtidig reduksjon i risikonivå.

De årlige samfunnsøkonomiske ulykkeskostnader i fisket er beregnet til:

	Mill. kr	
1. Produksjonsbortfall, nåverdi av menneskelige tap, skade m.m.		187
2. Medisinske- og institusjonelle kostnader	40	
3. Materielle tap ved totalforlis	48	
4. Materielle tap havari	80	
<b>Samlet årlig tap</b>	<b>355</b>	

De forslag til sikkerhetsfremmende tiltak som utvalget fremmer, vil koste:

ca 100 mill kr pr år de tre første årene og ca 40 mill kr.. årlig de etterfølgende år.

Herunder vil det samlet medgå:

ca kr 250 mill til oppgradering av den eksisterende flåte

ca kr 20 mill i forbindelse med tilleggskrav for nybygg  
ca kr 16 mill årlig til opplæringstiltak inklusive påbudt  
sikkerhetsopplæring.

Utvalget forventer at de foreslåtte tiltak vil gi en reduksjon i dødsraten fra ca 30 dødsfall pr år til ca 10 dødsfall pr år. Dette svarer til en reduksjon i dødsrisikoen fra 13,7 dødsfall pr 10.000 årsverk til 4,5 dødsfall pr 10.000 årsverk forutsatt dagens antall fiskere og flåtestruktur.

De foreslåtte tiltak/investeringer i økt sikkerhet vil etter utvalgets beregninger og vurderinger gi minimum en halvering av de årlige ulykkeskostnader.

---