

## Enmandsbetjente fartøjer

---

### SIKKER DRIFT

**Informations-kampagner, periodiske syn, arbejdsmiljøsyn og risikovurdering - det er nogle af de ting, der skal forsøges for at gøre det mere sikkert at fiske på de omkring 3.000 enmandsbetjente fartøjer.**

- Informations-kampagner
- Skriftlig egenkontrol af fartøjet
- Periodiske syn for alle erhvervs-fartøjer – også de enmandsbetjente
- *Direct mail* ved ulykker
- Risikovurdering
- Arbejdsmiljøsyn på enmandsbetjente trawlere
- Også fartøjets forsikringsmæssige værdi og/eller landet fangstværdi afgør, om et fartøj skal opfylde bestemte regler og/eller underkastes syn
- Søfartsstyrelsens registrering skal gøres mere målrettet og have større forebyggende effekt

Det er det, der kan være med til at dæmme op for de ulykker, der sker på de enmandsbetjente fiskefartøjer.

Det anbefaler en arbejdsgruppe under Fiskeskibsudvalget, som netop er kommet med [en færdig rapport](#).

Arbejdsgruppen – der har Mogens Nielsen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste som formand - har brugt 3 år på at kulegrave samtlige sø-ulykkes-rapporter og på at dokumentere de særlige faremomenter, der er på de enmandsbetjente fartøjer. Nu ligger den endelige beslutning i Søfartsstyrelsen.

Desuden arbejder Arbejdsmiljøtjenesten videre med at finde et egnet overvågnings- og alarmsystem.

### EN VIGTIG KULTUR

**Det kystnære fiskeri spiller traditionelt en stor rolle i Danmark. Og de enmandsbetjente fartøjer har også en stor kulturel og social betydning. Men hvem er de, enmands-fiskerne?**

Der er 2.977 fiskere, der arbejder alene på deres enmandsbetjente fartøjer. Det svarer til næsten halvdelen af landets fiskere.

De fleste driver fiskeri med garn, bundgarn, ruser og kroge. Men 230 af dem har trawlere og 3 har snurrevods-fartøjer. Langt de fleste fartøjer er under 15 brt. Kun 97 er over.

Langt de fleste enmands-fiskere tjente under 190.000,- i 1999. Men 600 af dem har erhvervs-økonomisk betydning for landet.

### FAKTABOKS

- "Kystfiskeriet fra de mere end 200 små landingssteder langs de danske kyster har en kulturel værdi, som ikke må undervurderes".
- "Dansk fiskeri er mere end fiskeri fra de store havne med gode faciliteter og god markedsadgang".

*Kilde: Regeringens oplæg til Folketingets fiskeri-politiske debat den 16.5.2001.*

## SÅDAN GÅR DET GALT

**OK-Enhedens sø-ulykkes-rapporter giver et fingerpeg om, at det går galt på de enmandsbetjente fartøjer pga. forlis, kollision og grundstødning.**

- Forlis ved bordfyldning af fartøjet
- Forlis ved vandfyldning i maskinrum
- Kollision
- Grundstødning

Det er de hyppigste årsager til sø-ulykker på enmands-fartøjerne. Halvdelen af ulykkerne sker i årets fire sidste måneder. Den samme periode har også en overvægt af dødsulykker.

Arbejdsgruppen peger i sin rapport på, at det fx kan skyldes, at fiskerne tvinges ud på havet for at hente årslønnen hjem – på trods af vejret.

De fleste sø-ulykker sker desuden i dagslys og kun ganske få timer efter afsejling fra havn – ofte indenfor de første 2 timer. Arbejdsgruppen konkluderer derfor:

- Der er således ikke konstateret uheld i det enmandsbetjente fiskeri, der kan henføres til træthed ... som følge af lang tid til søs.
- Det kan skyldes manglende tilsyn med fartøjet inden afsejlingen eller en fejlsvurdering af fartøjets evne til at klare vind- og vejrforholdene.

### **Forlis**

En sø-ulykke på et enmandsbetjent fartøj ender ofte med et forlis – særligt hvis fartøjet er en damjolle. Og det skyldes enten bordfyldning eller vandfyldning gennem skroget. Fartøjer over 5 brt. har dog en væsentlig større risiko for at blive ramt af en søulykke end et fartøj under 5 brt.

Arbejdsgruppen fastslår også, at mange mindre fartøjer tit bliver bygget om. De har også fået flere og tungere fiskeredskaber om bord, og de bliver som regel sat på dækket sammen med fangsten.

Begge dele kan forringe stabiliteten. Byggemåden og den traditionelle udformning kan også have indflydelse på ulykker i hårdt vejr. Også medløbende sø er skyld i mange ulykker.

### **Arbejder alene**

Arbejdsgruppen peger også på, at selve det at være alene på havet kan få fatale følger.

I en del af uheldene ville forløbet sandsynligvis have været et andet, hvis der havde været ikke 1, men 2 mand om bord.

- Der er næppe tvivl om, at en forulykket fisker på et enmandsbetjent fartøj i flere tilfælde ville have været i live i dag, hvis han havde anmodet en kollega om assistance, hedder det videre i rapporten.

I alt 22 enmands-fiskere omkom ved en sø-ulykke fra 1990-99. Det svarer til hver 4. dødsulykke i fiskeriet.

## **INFORMATION – KAMPAGNE**

**Kampagne skal gøre det mere sikkert at fiske fra enmands-betjente fartøjer.**

Informations-kampagne skal fortælle ejere og brugere af de mindre fartøjer om de forhold og mangler, der har indflydelse på en sikker drift. Og kampagnen skal både give praktisk information og checklister.

Den skal bl.a. fortælle om de faremomenter, der er om bord. Og den skal fortælle, hvordan man opnår en sikker drift – fx hvordan man bruger redningsflåde og redningsmidler.

## **BEDRE REGISTRERING**

**Søfartsstyrelsens registrering bør gøres mere målrettet og have større forebyggende effekt.**

Den måde Søfartsstyrelsen registrerer og opsamler sø- og arbejdsulykker på bør revurderes. Det skal den, så oplysningerne kan blive mere målrettet og derfor bedre kan bruges til at forebygge ulykker.

Sådan lyder arbejdsgruppens konklusion. Og det gør den, fordi Styrelsen skelner mellem handelsskibe og fiskefartøjer, men ikke ud fra det enkelte fartøjs anvendelse og størrelse. Derfor siger arbejdsgruppen om Styrelsens oplysninger:

- Disse oplysninger kan ... ikke uden en omfattende yderligere bearbejdning medvirke til at fastlægge de særlige risici i enmandsbetjente fartøjer.

Arbejdsgruppen opfordrer desuden Søfartsstyrelsen til at undersøge, om det er lovligt - ifølge registertilsyns-loven - at sende en *direct mail* til søsterskibe, når der er sket et uheld på et fartøj.

## **ØKONOMI**

**Også fartøjets værdi og fangst skal afgøre, om det skal opfylde bestemte regler og underkastes syn.**

Det foreslår arbejdsgruppen på baggrund af, at økonomien selvsagt har indflydelse på skibets drift.

- Alt andet lige tvinger en stor investering og en økonomisk afhængighed af fartøjets indtjening fiskeren til at have flere havdage og derved en mere intensiv brug af fartøjet, hedder det i arbejdsgruppens rapport.

Det bliver bl.a. dokumenteret af 3 forlis med ikke mindre end 7 omkomne fiskere til følge. Ulykkerne skete alle i vindstyrker på over 14 m/sek., og de skete med kort tids mellemrum midt i 1990'erne. Som følge af dødsfaldene blev der i øvrigt indført krav om redningsflåder i alle mindre fartøjer.

Arbejdsgruppen peger på, at Søfartsstyrelsen hidtil kun har brugt fartøjets størrelse og fartsområde til at afgøre, om det skal opfylde bestemte regler og underkastes syn. Arbejdsgruppen mener derfor, at Styrelsen bør overveje at også fartøjets forsikringsmæssige værdi og/eller landet fangstværdi skal afgøre, om det skal opfylde bestemte regler og/eller underkastes syn.

## **SYN OG RISIKOVURDERING**

**Arbejds miljøs yn, periodiske syn, skriftlig egenkontrol og risikovurdering – det kan være med til at gøre det mere sikkert at være enmands-fisker.**

Danmark bør adoptere et engelsk forslag om, at skipper skal lave en skriftlig egenkontrol af sit fartøj en gang om året.

Det anbefaler arbejdsgruppen, ligesom den går ind for, at der bliver indført periodiske syn for alle erhvervsmæssige fartøjer – også de enmandsbetjente. Dette er noget, OK-Enheden har slået til lyd for i flere år.

### **Risikovurdering**

Arbejdsgruppen dokumenterer, at enmands-trawlfiskeri udgør en særlig og meget høj risiko. Derfor mener de, at:

- Alle førere af enmandsbetjente trawlere uanset størrelse skal foretage en risikovurdering, hvorefter fartøjet skal gennemgå et arbejdsmiljøs yn.

Det skal ske for at sikre, at fartøjet er indrettet, så arbejdet om bord kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

### **FAKTABOKS**

**Det ved vi ikke i dag:**

- Det vides ikke med sikkerhed, hvor mange enmandsbetjente fiskefartøjer, der har en redningsflåde
- Det er ikke muligt at fastslå nøjagtigt, hvor mange enmandsbetjente fiskefartøjer, der bliver stillet udstyrs- og konstruktive krav til – bortset fra krav om redningsflåde og vest

- Der findes ikke en systematisk og gennemskuelig dataregistrering af sø- og arbejdsulykker i Søfartsstyrelsen
- Langt fra alle sø-ulykker kommer til OK-Enhedens kendskab
- Der bliver kun lavet sø-ulykkes-rapporter på 25% af de indrapporterede uheld

#### **FAKTABOKS:**

##### **Det gælder allerede nu for enmandsbetjente fartøjer:**

- Obligatorisk uddannelse af nye skibsførere
- Redningsflåder i alle fartøjer – dog med visse undtagelser
- En redningsvest per person om bord
- De største fartøjer er omfattet af Meddelelser F
- Forskrifter for arbejdets udførelse
- Søvejsregler, regler om sejlads-sikkerhed i SOLAS Konventionens kapitel V

*Artiklen har været bragt i Fiskeri Tidende under "Miljø og sikkerhed"*