



SIKKERHEDSGUIDE FOR MINDRE FARTØJER

Denne sikkerhedsguide henvender sig først og fremmest til fiskere, der anvender mindre fartøjer og joller til udøvelse af deres fiskeri, og som oftest sejler alene. Man vil blandt andet kunne finde en oversigt over lovkrav, der er gældende for fartøjer i denne kategori.

Men først og fremmest er den tænkt som en samlet oversigt med oplysninger om farer og risici, der kan være i forbindelse med sejlads og brug af disse fartøjer. Der er fokus på hvordan ulykker kan forebygges bl.a. gennem det udstyr, der er til at sikre fartøjet og ikke mindst sig selv. Der lægges ud over sikkerheden også vægt på alarmeringsmulighederne herunder brug af VHF og PLB, og der er en beskrivelse af det beredskab, der er etableret i Danmark, hvis en nødsituation opstår.

Ligeledes indeholder den sidste del af materialet en nødguide for mindre fartøjer med gode råd, hvis en nødsituation skulle opstå.

Materialet skal være med til at højne specielt den personlige sikkerhed ombord, samt vise de muligheder der er for at skabe en tryk og sikker sejlads, så dødsulykker og andre ulykker på og med disse fartøjer reduceres.

HUSK at skibet altid er sin egen bedste redningsbåd, så sørg altid for at holde den i orden.

HUSK at det bedste værnemiddel sidder lige mellem ørene.

HUSK at der nogen, som regner med, at du kommer sikkert hjem.

Du ønskes god vind fremover og god læselyst!

Med venlig hilsen



Flemming N. Christensen
Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Køb af fartøj	5
Lovgivning	6
Kvalifikationskrav	8
Sejladssikkerhed	10
Elektronik	11
Alarmerings- og kommandoveje i en redningsaktion	12
Redningsudstyr og mærkning, krav, egenskaber og vedligehold	13
Pyroteknik	16
Mand over bord	19
Brand	20
Bilag	21
Nødguide for mindre fartøjer	23
Nyttige telefonnumre	38



Der er en række ting, der bør undersøges, inden man køber et nyt fartøj:

- Har man den krævede uddannelse i forhold til fartøjets størrelse?
- Er fartøjet velegnet til det fiskeri, som man gerne vil drive både med hensyn til størrelse og stabilitet?
- Er fartøjet synspligtigt, og kan det i så fald klare et syn fra Søfartsstyrelsen både i forhold til stand og redningsmidler?
- Kan fartøjet leve op til de krav, der er for sejlads i det område, der skal fiskes?
- Er der lavet ombygninger på fartøjet, som gør, at stabiliteten er ændret?
- Er certifikaterne i orden?
- Er fartøjets stabilitetsbog i orden, og har det overholdt de obligatoriske syn, (kun ved dim. tal over 20)
- Er der udestående synskrav i tilsynsbog/bilagsmappen?

Søfartsstyrelsen har udarbejdet to pjecer: "Gode råd når man skal købe fiskeskib" og "Nye regler skal gøre din sejlads mere sikker", som vi vil opfordre alle til at læse. Pjecerne kan findes på www.fisksikkert.dk.

Som erhvervsfisker eller bierhvervsfisker og ejer af et fiskeskib er det vigtigt, at du kender reglerne. De er blandt andet lavet for at forbedre sikkerheden for både skipper og eventuel besætning, så man kan tage på havet og komme sikkert hjem igen.

Fra 1. marts 2011 trådte nye regler i kraft for mindre fiskeskibe, hvilket betyder at fartøjer med en længde L under 15 meter og et dimensionstal under 100, men over 20 nu er omfattet af 5 årlige periodiske syn.

Længden L

Længden L udmåles på en vandlinie ved 85 % af fartøjets sidehøjde midt-skibs.

Længden L bestemmes derefter som den største af følgende 2 mål:

1. **96 % af fartøjets totale længde på den vandlinie.**
2. **Længden fra forstævns skæring med den vandlinie til midt af rorstamme.**

Målet fremgår også ofte af forsiden på fartøjets målebrev, hvor det betegnes Længde mellem perpendikulærerne.

Længden L anvendes bl.a. ved skibstekniske beregninger og regellængder.

Dimensionstal

For åbne fartøjer er maks. længde x maks. brede i lønningen, minus fenderliste = dimensionstallet

For dæksfartøjer er maks. længde x maks. brede i dækket målt på yderklædningen = dimensionstallet

Alle mål er i meter.

Man kan også se reglerne for førnævnte fartøjstype, som de er beskrevet i lovgivningen på nedenstående link: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=134655>

Man kan ligeledes finde en lang række oplysninger på Søfartsstyrelsens hjemmeside www.fisksikkert.dk. Hjemmesiden kan give dig et overblik over, hvilke regler der gælder for netop dig og dit fartøj.

Har dit fartøj et dimensionstal under 20, er det som udgangspunkt ikke omfattet af Meddelelser F fra Søfartsstyrelsen, men skal dog opfylde kravet om redningsflåde.

Joller med et dimensionstal under 20 skal medføre en redningsflåde med mindst 2 opdriftskamre, der som minimum er fremstillet i henhold til anerkendte normer for redningsflåder til fritidsfartøjer. Flåden skal være pakket i container, have kapacitet til at optage mindst fire personer og være forsynet med lysreflekterende materiale. Flåden skal være monteret med en hydrostatisk udløser, så flåden blæses op hvis jollen synker.

Man har dog mulighed for at søge om dispensation for redningsflåde. Det kræver, at fartøjet er godkendt af Søfartsstyrelsen som synkefrit, eller du udelukkende fisker i et farvand benævnt af Søfartsstyrelsen som beskyttet farvandsområder (se definition i bilag 1). Dispensationen beror i hvert enkelt tilfælde på en konkret vurdering af Søfartsstyrelsen, og får du en dispensation, kræves der, at du har en flydedragt ombord.

Vær opmærksom på, at siden den 16. juni 1998 skal alle nye fritidsfartøjer være CE-mærket. Joller, som har CE-mærket, kan flyde i bordfyldt stand, men det er ikke ensbetydende med, at Søfartsstyrelsen accepterer jollen som synkefri. Jollen skal kunne flyde med mindst 5 cm fribord, når den er maksimalt belastet og fyldt med vand for at være synkefri. Den enkelte jolle skal være godkendt af Søfartsstyrelsen som synkefri i henhold til deres vejledning, der kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside ved at søge på "dokumentation for flydeevne".

Er du i tvivl om, hvilke regler der gælder for netop dit fartøj, kan du altid kontakte Fiskeriets Arbejdsmiljøråd eller Søfartsstyrelsen for råd og vejledning.



Fartøj som klare flydeprøven

Det er ikke kun fartøjet, der stilles krav til. Der er også en række kvalifikationskrav som gælder for dig, der skal være fører af et fartøj, uanset om det er under eller over dimensionsstal 20, eller om du er erhvervsfisker eller bierhvervsfisker. I det efterfølgende er der et eksempel fra Søfartsstyrelsens vejledning om krav til besætning i fiskeskibe. Eksemplet viser kravene til føreren af et fartøj mellem 0-9 meter.

Vejledning om krav til besætningen på fiskeskibe

På alle fiskeskibe uanset længde gælder følgende:

Ingen må udføre arbejde om bord i et fiskeskib, uanset skibets længde, uden at have gyldigt sundhedsbevis samt gennemført grundmodul for skibsassistenter eller have gennemført erhvervsfiskeriets sikkerhedskursus af 3 ugers varighed og have erhvervet bevis herfor, med mindre vedkommende kan dokumentere mindst 2 års beskæftigelse med fiskeri inden for de seneste 5 år forud for 1. september 1996. Personer som ikke opfylder beskæftigelseskravet, men som dokumenterer forud for 1. september 1991 at have haft mindst 2 års beskæftigelse med fiskeri, kan i stedet for det nævnte kursus gennemgå et af Søfartsstyrelsen godkendt sikkerhedskursus for erfarne fiskere af 1 uges varighed og have erhvervet bevis herfor.

Læs mere om maritime uddannelser på www.soefartsstyrelsen.dk



Fisker viser kollega sine nye uddannelsesbeviser

Kvalifikationskrav til skibsfører i fiskeskibe med en længde op til 9 meter og et dimensionstal under 100 indenfor nær fart

Ud over at opfylde ovennævnte bestemmelser vedr. Erhvervsfiskeriets sikkerhedskursus

- Blåt bevis
- sundhedsbevis for søfarende og fiskere, der er gyldigt for tjenesten som fører af fiskeskibe med en længde under 9 meter, og herunder skikket til udkig
- certifikat som radiooperatør i GMDSS:
 - a. Havområde A1 – SRC
 - b. Havområde A2-A4 – LRC
- gyldigt bevis som sygdomsbehandler for den relevante medicinkiste C eller B

Eller:

- have erhvervet en fartstid på 12 måneder i søgående fiskeskibe,
- gennemgået kursus i navigation, søvejsregler og sømandskab, herunder kendskab til mindre
- fiskeskibes stabilitet – varighed 1 uge,
- sundhedsbevis for søfarende og fiskere, der er gyldigt for tjenesten som fører af fiskeskibe med en længde under 9 meter, og herunder skikket til udkig

og

- gyldigt bevis som sygdomsbehandler for den relevante medicinkiste C eller B.
- certifikat som radiooperatør i GMDSS:
 - c. Havområde A1 – SRC
 - d. Havområde A2-A4 – LRC
- gyldigt sundhedsbevis
- gyldigt bevis som sygdomsbehandler for den relevante medicinkiste A, B eller C.

Lægeundersøgelser

Lægeundersøgelser af søfarende og fiskere

For at du kan arbejde om bord i et dansk handelsskib på 20 tons og derover eller på et fiskeskib (uanset størrelse), skal en søfarende regelmæssigt gennemgå en lægeundersøgelse.

Den søfarende skal mindst være 16 år for at gennemgå undersøgelsen. Er den søfarende mellem 16 og 18 år, skal den pågældende undersøges med højst 12 måneders mellemrum. Søfarende, der er fyldt 18 år, skal normalt undersøges hvert andet år.

Hvem må lægeundersøges efter reglerne om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere?

- Søfarende, herunder skibsførere, som gør eller skal gøre tjeneste i et dansk handelsskib.
- Førstegangsudmønstrende samt personer, der ikke har været ansat på et skib i de sidste fem år, må kun lægeundersøges, hvis de har en aftale om tjeneste på et dansk handelsskib.
- Erhvervsfiskere, men ikke bierhvervsfiskere. Man skal dog være opmærksom på, at der er de samme kvalifikations- og uddannelseskrav til en bierhvervsfisker som til en erhvervsfisker herunder f.eks. krav om 3 ugers sikkerhedskursus, før man kan arbejde i et fiskeskib. Det er endvidere en forudsætning for optagelse på fiskeri- og skipperuddannelserne, at man har en gyldig lægeundersøgelse, men der vil efterfølgende ikke være krav om fornyelse af lægeundersøgelsen for en bierhvervsfisker.
- Elever, som i forbindelse med optagelse på en søfartsskole, fiskeriskole eller på et skoleskib bliver afkrævet gyldigt sundhedsbevis.
- Personer, der skal erhverve eller forny et sønæringsbevis, der gælder til handels- eller fiskeskibe, og som ikke har gyldigt sundhedsbevis.

Bliver andre end de ovenfor nævnte personer undersøgt, må lægeattesten, der gælder for søfarende og fiskere, ikke benyttes. Den undersøgte person kan heller ikke få udstedt eller påtegnet et sundhedsbevis.

Det er vigtigt, at du er nem at se for andre, når du færdes på havet. Fartøjets farve betyder meget for dette og især i tilfælde af en kæntring, er det en god ide, hvis bundmalingen er i en farve, der er nem at se. Det tøj, man vælger at tage på under sejlads og fiskeri, bør være i farver, der er nemme at se - vælg f. eks. altid orange frem for grøn. Hvis sigtbarheden er dårlig, er det en god ide, at der er monteret en raderreflektor på jollen. Radarreflektoren skal sidde så højt som muligt.

Inden der sejles ud, er det en god ide at tjekke vejret i fartsområdet og undersøge, om der er risiko for hurtige skift i vindretning og styrke, som kan have betydning for sejladsen. Inden afgang bør du orientere familie eller andre om, hvor du sejler hen, og hvor lang tid du forventer at sejladsen varer.

Det er vigtigt, at jollen ikke er lastet for meget i forhold til den vind og de bølger, der er på sejladstidspunktet. Vægten, der er ombord, skal placeres så langt nede i jollen som muligt, da det giver den bedste stabilitet. Det er vigtigt at sikre garn mm. så det ikke forskyder sig.



Fisker overrasket af pludseligt vejrændring

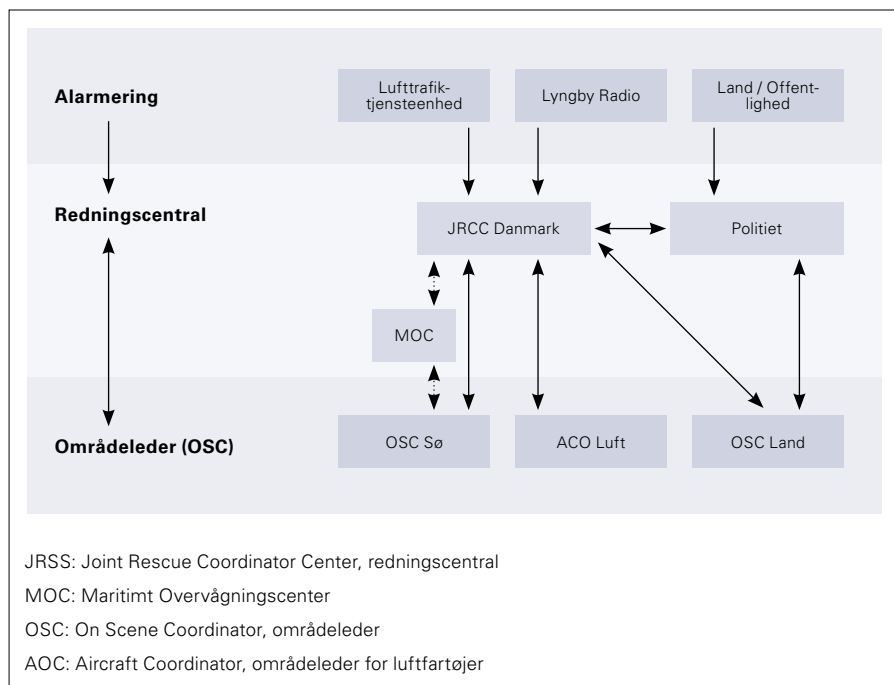
VHF radioen er traditionelt det kommunikationsudstyr, der bruges på havet. Der findes i dag små bærbare VHF radioer, der er vandtætte. De sender dog med en mindre styrke end de fastmonterede, samtidig er antennehøjden lavere, og det betyder, at rækkevidden er væsentlig kortere. Da jollerne fisker kystnært, er der langt de fleste steder dækning på mobilnettet. Hvis mobilen er i en vandtæt pose, fungerer den, selvom man ligger i vandet. Poserne fås i mange størrelser, og det er stadig muligt at bruge mobilen, mens den er i posen. Fordelen ved VHF radioen er, at man får kontakt med alle i nærheden, som lytter til deres VHF radio, desuden er man i kontakt med vagthavende hos Lyngby Radio, som kan sætte en redningsaktion i gang. Ved brug af mobiltelefon får man kun kontakt til én person, som skal sørge for den videre alarmering.

En PLB er en personlig nødsender, som via GMDSS systemet sender en nødalarm til Søværnets Operative Kommando, der kan iværksætte en redningsaktion. Det anbefales at købe en model, hvor der er indbygget GPS, da nøjagtigheden på positionen af den nødstedte bliver væsentlig bedre og kommer meget hurtigere frem til redningscentralen. PLB'en skal fæstnes til beklædningen, så den er til rådighed, hvis man falder overbord og ikke kan komme op i fartøjet igen. Da PLB'en er personlig, bliver den kodet med et MMSI nummer, som refererer til



Nødsted fisker med PLB

fartøjsnavn, havnekendingsnummer, personnavn, adresse mm. Det betyder, at redningscentralen har alle relevante oplysninger på person og fartøj samt en nøjagtig position på den nødstedte. PLB'en har en størrelse, så den nemt kan være f. eks. i en brystlomme. PLB'en er uden tvivl den bedste løsning, hvis man kommer ud for en hændelse, hvor der er fare for at miste livet. Det skyldes, at den er hurtig at aktivere og meget præcis, og nødsignalet er hurtigt fremme ved alarmcentralen (JRCC), som står for styringen af en redningsaktion til søs.



Det er vigtigt, at redningsudstyret er vedligeholdet og eftersat som foreskrevet for det enkelte udstyr. Udstyret skal opbevares så tørt som muligt og være let at finde frem i en nødsituation. Der findes vandtætte poser i forskellige størrelser, som kan fastgøres til jollen, og de er velegnet til opbevaring af nødblus, ekstra tøj mm.



Fast vest



Oppustelig vest

Overordnet findes der to typer redningsveste, en fast og en oppustelig vest.

Den faste vest har den fordel, at vedligeholdelsen er meget minimal, og den giver varmen, når man har den på ombord. Den faste vest er opbygget af bløde skumblokke, som med tiden mister lidt opdrift og bør derfor skiftes hvert 10. år. Hvis de bruges som siddepude, eller der trædes på dem, skal de skiftes oftere.

Den oppustelige vest er nemmere at arbejde i og yder en stor sikkerhed, hvis man falder overbord. Hvis der er funktionssvigt ved den automatiske oppusten, skal vesten udløses manuelt eller pustes op med munden. Det kræver, at man har sat sig ind i, hvordan dette foregår og kan holde sig oven vande og bevare roen.

Der er i et samarbejde mellem ELKA Rainwear A/S, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og fiskerierhvervet udviklet en busseronne med indbygget oppustelig redningsvest. Busseronnen er konstrueret, så den er behagelig at arbejde i, samtidig med at sikkerheden ved overbordfald er optimal.

Der er to typer automatiske udløser. Den ene udløses ved, at vandet opløser en tablet, mens den anden har en hydrostatisk udløser, der aktiveres ved ca. 10 cm vanddybde.

En oppustelig redningsvest kan kontrolleres ved at pumpe den op med trykluft, en luftmadraspumpe eller med munden. Vesten skal kunne holde luften i minimum et døgn. På CO₂ patronen står en minimumsvægt for patron og CO₂ (MIN. GR. WG.).

Denne vægt kan kontrolleres med en digital køkkenvægt, og hvis den vejer mindre end minimumsvægten skal patronen udskiftes. Har vesten en hydrostatisk udløser, skal den skiftes hver 5. år. Udløbs året står på udløseren. Er vesten med tablet, der opløses i vand, skal den skiftes hvert år, da den bliver "hærdet", hvis tabletten gentagne gange bliver fugtig og tør. Hvis tabletten er "hærdet", vil vesten blive udløst med forsinkelse, hvilket ikke er hensigtsmæssig.

Ud over at man altid skal have en redningsvest, er det også vigtigt, at vesten har en synlig neonfarve og er selvlysende eller har kraftige reflekser. På den måde undgår man synsmæssigt at gå i ét med havet. Hvis der er lys på vesten, skal det tjekkes jævnligt, og batteriet skal skiftes, når udløbsdatoen er overskredet.



REDNINGSVESTE



SOLAS godkendt Fastvest	SOLAS godkendt Oppustelig vest	CE-godkendt Fastvest	CE-godkendt Oppustelig vest	CE-godkendt Rednings-busseronne
EU-overens-stemmelses-mærket med et skibsratmærke	EU-overens-stemmelses-mærket med et skibsratmærke	Minimum EN ISO 12402-3 EN ISO 12402-2 certificeret <i>Se bemærkning 4</i>	Minimum EN ISO 12402-3 EN ISO 12402-2 certificeret <i>Se bemærkning 4</i>	EN ISO 12402-3 certificeret <i>Se bemærkning 4</i>
Opbygning: Fast opdrifts-middel. Monteret med reflekser lys og fløjte. Servicering: Ingen Vedligehold: Vesten bør efterses jævnligt, hvor stoffet, reflekser, seler og bespænding samt lys og batteri mv. efterses.	Opbygning: Dobbeltkamret opbygning med 2 stk. CO ₂ flasker. Mulighed for både automatisk - (salt-tablet) og manuel opblæsning. Monteret med reflekser lys og fløjte Servicering: Årlig servicering hos autoriseret firma. <i>Se bemærkning 3</i> Vedligehold: Vesten bør efterses jævnligt, hvor stoffet, udløser-mekanismer, CO ₂ flasker, reflekser, seler og bespænding samt lys og batteri mv. efterses. <i>Se bemærkning 2</i>	Opbygning: Fast opdrifts-middel. Monteret med reflekser og fløjte, men almindeligvis ikke med lys. Servicering: Ingen Vedligehold: Vesten bør efterses jævnligt, hvor stoffet, reflekser, seler og bespænding samt evt. lys og batteri mv. efterses. <i>Se bemærkning 1</i>	Opbygning: Enkeltkamret opbygning med 1 stk. CO ₂ flaske. Mulighed for både automatisk - (hydrostatisk eller salttablet) og manuel opblæsning. Monteret med reflekser og fløjte, men almindeligvis ikke med lys. Servicering: Ingen krav om årlig servicering hos autoriseret firma. Vedligehold: Vesten bør efterses jævnligt, hvor stoffet, luftlommer, udløsermekanisme, CO ₂ flaske, reflekser, seler og bespænding samt evt. lys og batteri mv. efterses. <i>Se bemærkning 1 og 2</i>	Opbygning: Enkeltkamret opbygning med 1 stk. CO ₂ flaske. Mulighed for både automatisk - (hydrostatisk) og manuel opblæsning. Monteret med reflekser og fløjte, men ikke med lys. Servicering: Ingen krav om årlig servicering hos autoriseret firma. Vedligehold: Vestedelen bør efterses jævnligt, hvor luftlommer, udløsermekanisme, CO ₂ flaske, reflekser, seler og bespænding samt evt. lys og batteri mv. efterses. <i>Se bemærkning 1 og 2</i>
Bemærkning 1: Ved at supplere redningsveste med lys øges sandsynligheden for at blive fundet.				
Bemærkning 2: I forbindelse med anvendelse af vesten, skal man være opmærksom på evt. beskadigelse af luftlommerne i vesten. Kan evt. mundopblæses for tjek af dette.				
Bemærkning 3: Indgår redningsvesten som en del af fartøjets redningsudstyr, skal den service-res hos autoriseret firma. Er redningsvesten en supplement til redningsudstyr og anvendes som arbejdsvest, må man selv foretage serviceringen på en SOLAS godkendt redningsvest.				
Bemærkning 4: CE-godkendte og EN 396 eller EN 399 certificerede redningsveste er stadigvæk godkendte og brugbare, såfremt de er i god stand og fuldt funktionsdygtige.				
HUSK! Vestens opdrift er benævnt ved et tal i Newton (f.eks. 150 N eller 275 N) – dvs. at jo højere tallet er – jo større er vestens evne til at vende en bevidstløs (evt. delvist lammeth) person om på ryggen og holde næse og mund fri af vandet. REDNINGSVESTEN YDER DIG KUN BESKYTTELSE - HVIS DU HAR DEN PÅ!				

Der er lovgivningsmæssig ingen krav om nødraketter mm. i joller med et dimensionstal under 20, dog er det fornuftigt at medbringe en kraftig vandtæt lommelygte og et par håndblus. Lommelygten er god, hvis du bliver forhindret i at nå i havn, inden det bliver mørkt. Hvis du kommer i nød om dagen, giver et håndblus en bedre stedbestemmelse end en nødraket.



Håndblus



Nødraket

Mindre skibe, der udelukkende har tilladelse til sejlads i begrænsede, beskyttede områder, kan anvende egnede, termisk beskyttende flydedragter af en type fremstillet og godkendt efter anerkendte normer.



Nødstedt fisker i redningsdragt

Redningsdragt 	Flydedragt 
Redningsdragten skal være godkendt af Søfartsstyrelsen eller være EU-overensstemmelsesmærket med et skibsratmærke.	Skal som minimum have en CE-godkendelse efter normen EN 393 (opdrift). Kan have en ISO 15027-3 mærkning (isolerende egenskaber)
Opbygning: Har indbygget opdrift, der umiddelbart leverer tilstrækkeligt med opdrift. Kan med fordel anvendes sammen med en redningsvest for at stabilisere personen i den rigtige stilling i vandet. Dragten dækker hele kroppen inklusiv fødderne, undtagen ansigtet. Dragten er forsynet med lys og reflekser. Termisk beskyttelse: Kropstemperaturen må højst falde 2 grader i de første 6 timer man ligger i roligt cirkulerende vand med en temperatur på mellem 0 og 2 grader. Vedligeholdelse: Dragten bør efterses jævnligt, hvor lynlås, syninger, limninger, manchetter, reflekser, lys og batteri m.v. efterses (batteriet har udløbsdato) Har dragten været anvendt, skal den skylles med ferskvand, tørres grundigt og lynlåsen smøres mv. (følg leverandørens anvisninger) Opbevaring: Et tørt og let tilgængelig sted ombord. (fra nogle leverandører, kan dragten leveres i vandtæt emballage) Dragten er beregnet til brug i en nødsituation.	Opbygning: Har indbygget opdrift, der holder personen flydende (ligger lavt i vandet). Kan med fordel anvendes sammen med en redningsvest for at øge opdriften og stabilisere personen i den rigtige stilling i vandet. Dragten dækker hele kroppen, undtaget ansigtet, men ikke fødderne. Dragten er forsynet reflekser. Termisk beskyttelse: Kropstemperaturen må højst falde 2 grader i den første time, man ligger i roligt cirkulerende vand med en temperatur på 5 grader. Dette kræver, at dragten er lukket tæt ved arme, ben og hals/hoved. Vedligeholdelse: Dragten bør efterses jævnligt, hvor lynlås, syninger, limninger, lukkeanordninger, reflekser m.v. efterses. Har dragten været anvendt, kan den vaskes efter leverandørens anvisninger. Opbevaring: Et tørt og let tilgængelig sted ombord. Det anbefales, at flydedragten som minimum i den kolde tid af året, anvendes i det daglige arbejde ombord.

I en én mands betjent jolle med dimensionstal under 20 bør der være udstyr, så du kan komme om bord i jollen ved egen hjælp. For fartøjer med dimensionstal over 20 er det et lovkrav. Hvis der er flere om bord, skal der være et egnet redskab til at bjærge en, der er faldet overbord.

Den bedste måde at komme ombord i en jolle er via agterspejlet, da det giver den største stabilitet. Hvis jollen er monteret med en påhængsmotor, kan den være en hjælp til at komme ombord. Det bedste er dog at montere en lejder på agterspejlet, og lejderen skal, når den er nedfældet, nå så langt ned i vandet som muligt.



Fartøj uden arrangement til at hjælpe overbordfalden fisker ombord



Fartøj med arrangement til at kunne komme ombord

Et alternativ kan være en rebstige, som du kan nå fra vandoverfladen agten for jollen. Sidste løsning er et tov, som er forsynet med flere løkker. Tovet skal være solidt fastgjort inde i jollen og være til at få fat i, gerne fra agterspejlet, når du ligger i vandet.

Hvis du sejler alene i en jolle med påhængsmotor, er det en god ide at bruge motorens dødmandsknap. Men da du er forbunden til knappen via en snor, kommer man ofte til at udløse den utilsigtet. Der findes imidlertid trådløse nødstop som både kan anvendes til påhængsmotorer og til indendørs motorer. Fordelen er, at den også fungerer som start-spærre, når man forlader båden.

Når du er kommet ombord igen, er det vigtigt, at du har mulighed for at få tørt tøj på, så du undgår yderligere afkøling.



Eksempel på jolle med arrangement til at kunne komme ombord



Overbordfalden fisker med fjernbetjent nødstop

En brand, der opstår på havet, er vanskelig at håndtere, og det er derfor vigtigt, at der tages forholdsregler, så der ikke opstår brand ombord. Det gælder om, at der er rent omkring motoren, at brændstofrør og slanger er tætte, også når der er tale om påhængsmotorer. Hvis der er elektriske installationer i jollen, er det vigtigt, at de er lavet forsvarligt med sikringer og en ordentlig ledningstykkelser, og at ledningsnettet er bundet ordentligt op, så der ikke opstår slidskader og kortslutning af det.

Hvis der sejles med påhængsmotor, kan det være nødvendigt efterfylde brændstof. Det er imidlertid mere sikkert at have en ekstra tank med en tilslutningsstuds, som passer til motoren frem for en reservedunk. Når man fylder benzintanken ved hjælp af en reservedunk, er der stor risiko for spild og udvikling af let antændelige dampe. Hvis påhængsmotoren stopper på grund af snavs eller vand i benzinen, er der væsentlig større chance for at få motoren i gang igen, hvis man har en ekstra benzintank frem for at hælde frisk benzin fra en dunk ned i en forurenet benzintank.

Selv om der ikke er krav til brandbekæmpelsesudstyr i fartøjer med dimensionstal under 20, er det klogt at overveje, hvad man kan gøre, hvis der opstår brand i en fastinstalleret motor eller en påhængsmotor. Uden egnet bekæmpelsesudstyr kan man reelt ikke gøre noget. En 6 kg håndslukker med slange kan være en stor hjælp, især hvis man på forhånd har boret et tilpas stort hul til slangen i motorkassen til den fast installerede motor eller i hættten til påhængsmotoren. Hullet kan f.eks. dækkes ved at skære et kryds i et stykke gummi, der fastholdes af en ring med skruer, som vist på billedet.



Eksempel på brandspjæld

Der findes imidlertid flere mærker af brandbekæmpelsesudstyr, som fungerer ved, at der trækkes en slange rundt i motorkassen eller i kappen til påhængsmotoren. Slangen er monteret på en flaske, der kan monteres udenfor motorhættten på påhængsmotoren. Hvis der opstår en brand, vil slangen smelte ved arnestedet og udløse slukningsmidlet, som vil slukke branden. Udstyret er forholdsvis billigt, kræver ingen elektrisk tilslutning og fås til pulver, Inergen eller CO_2 .

Beskyttede farvandsområder

Bilag1 til teknisk forskrift om redningsflåder og -dragter i fiskeskibe

I forskriften gives mulighed for, at mindre fiskeskibe, som alene anvendes i afgrænsede, beskyttede områder, fritages for at være udrustet med redningsflåde eller redningsdragt. I den forbindelse anses følgende områder for at være omfattet af begrebet afgrænsede, beskyttede områder:

1. Alle fjorde inden for fjordmundingen, inkl. Ringkøbing Fjord, Nissum Fjord og -Bredning, samt Limfjorden.
2. Århus Bugt og Ebeltoft Vig.
3. Stagns Fjord.
4. Lille Bælt (fra Fredericia til Assens).
5. Odense Fjord.
6. Fyns Hoved, Kors Havn og farvandet inden for Æbelø.
7. Farvandet syd for linien Hov-Lunde-borg.
8. Det sydfynske Øhav, inden for Veis-næs Nakke - Ærø - Bagenkop/ Skjold-næs fyr - Helnæs.
9. Alssund.
10. Lollands nordkyst inden for linierne Tårs - Temø - Ore Hoved.
11. Storstrømmen og Bøgestrømmen.
12. Guldborg Sund.
13. Øresundskysten fra Helsingør til Dragør.
14. Agersø Sund.
15. Farvandet Mellem Sejerø - Ordrup Næs - Nekselø.

Da det bør være muligt for et fiskeskib, at sejle fra et afgrænset, beskyttet område til et andet, er sejlads indtil 1.500 meter fra kysten overalt i farvandene inden for Skagen, herunder Bornholm, også omfattet af forskriftens mulighed for fritagelse.



NØDGUIDE FOR MINDRE FARTØJER

Indholdsfortegnelse

Eksempel på nødmelding	25
Når du må forlade skibet	26
Hvis du er nødt til at springe i vandet - så husk	26
Når du er kommet i redningsflåden	27
Person evakuering direkte fra skib til helikopter	28
Personevakuering fra redningsflåde til helikopter	29
Personevakuering fra vandet til helikopter	29
Brand ombord	30
Mand overbord	31
Overbordfald fra enmandsbetjente fartøjer	32
Behandling af underafkølede personer ved overbordfald	33
Nødsignaler	37
Nyttige telefonnumre	38

Eksempel på Nødmelding

- **Mayday Mayday Mayday**
- Dette er
- Ternen Ternen Ternen (Fartøjets kaldesignal og evt. MMSI nr. hvis der anvendes VHF-DSC)
- Position fem tre grader to tre minutter nord
- Nul nul fire grader tre fem minutter øst
- Stor lækage. Tager vand ind. Skibet synker. Behøver øjeblikkelig hjælp
- Besætning en mand
- Forlader skibet i en redningsflåde medbringende PLB og bærbar VHF radio.
- Slut.



Farer

De to største farer du udsættes for, når du i en nødsituation må forlade et fartøj i kystnære områder er:

PANIK og KULDE

Når du må forlade skibet

Når du forlader skibet, bør du undgå at blive våd. Forsøg derfor at komme i redningsflåden uden at komme i vandet først (men undgå at springe ned i flåden).

- Tag redningsdragt/flydedragt på hvis der er en ombord, eller tag mange lag varmt tøj på, inden du forlader skibet - også godt fodtøj.
- Vær sikker på, at tøjet dækker hoved, hals, hænder og fødder.
- Luk tøjet godt og sørg for, at det sidder fast til kroppen. Herved undgår du, at der strømmer koldt vand gennem tøjet.



Hvis du er nødt til at springe i vandet – så husk:

1. Spring aldrig på hovedet i vandet
2. Husk at tage en dyb indånding og spring på benene
3. Spring fra lavest mulige højde
4. Hold redningsvesten ind mod kroppen. Sørg for at vesten ikke slår op under hagen, når du rammer vandoverfladen (specielt ved faste veste)
5. Undgå at springe ned i redningsflåden
6. Spring i vandet så tæt på redningsflåden som muligt

Tag så meget tøj på som muligt



Redningsdragt



Når du er kommet i redningsflåden

1. Kap udløserlinen/fanglinen med kniven og kom væk fra det synkende skib.
2. Er i flere så hjælp de øvrige op i flåden.
3. Sørg for at drivankret er sat korrekt og sikre, at drivankeret ikke har fat i fartøjet.
4. Luk overtryksventilerne med den gummiprop, der hænger ved siden af ventilen. Du skal gøre det, når den voldsomme blæsen er aftaget.
5. Er flåden med dobbeltbund, pust bunden op.
6. Følg de øvrige instruktioner der er i flåden.



Bevar troen

Det forbedrer din chance og forlænger den tid, du kan overleve i, indtil du bliver reddet.

Din egen vilje til at overleve kan gøre hele forskellen.

Person evakuering direkte fra skib til helikopter

Det kan være nødvendigt at nedrigge bomme, antenner, flagspil og opstående grej omkring evakueringsstedet.

- Scanneren slukkes og antennen standses.
- Ved evakuering om natten belyses opsamlingsstedet bedst muligt.
- Under evakueringen vil der være et meget højt støjniveau.
- Under evakuering vil der være meget blæst fra helikopterens rotor.
- Sørg for at aftale alle nødvendige signaler mellem mandskabet inden helikopteren kommer.
- Vær opmærksom på ikke at blænde piloten.
- Linen aflades før man tager fat i den.
- Hold til enhver tid styrelinen klar af forhindringer.
- Bind aldrig styrelinen fast.

1. Hold kontakt med kystradioen



2. Klargør patienten

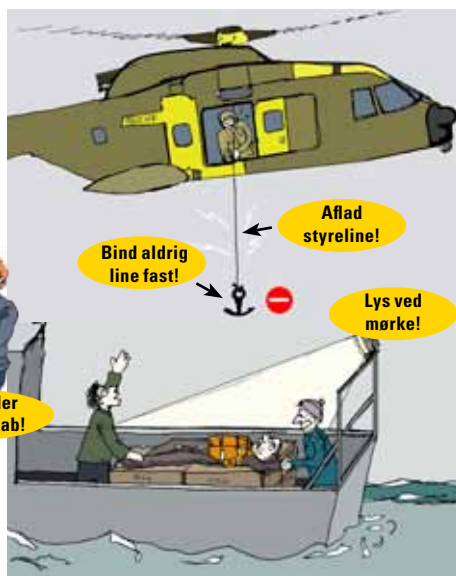


Husk redningsvest

Husk personlige papirer



Aftal signaler
med mandskab!



3. Klargør evakueringssted

Person evakuering fra redningsflåde til helikopter

Ved evakuering fra redningsflåde, skal man gøre sig klar til hurtig redning.

- Tag redningsvest på, hvis muligt.
- Læg redningsflådens tagbue ned, (dette gøres ved at pifte tagbuens ventil ved at stikke en genstand i den)
- vær klar til at modtage en line fra helikopteren.

Person evakuering fra vandet til helikopter

Husk ved personevakuering fra vandet kan følgende være med til, at man fra helikopteren kan finde nødstedte hurtigst muligt.

1. Synlig beklædning i stærke farver, hvis muligt beklædning med reflekser
2. Lys i en eller anden form
3. PLB (personlig nødpejlesender)
4. VHF

Enkelt løft



Dobbelt løft



Båreløft



Brand om bord

1. Red mennesker



2. Kontakt kyst-radiostationen



1. Bevar roen
2. Tag personligt redningsudstyr på
3. Sikre adgang til øvrige redningsmidler
4. Luk alle døre, luger, ventilationsåbninger mm.
5. Stop ventilationsanlægget – hvis det forefindes ombord
6. Fjern trykflasker – hvis de forefindes ombord
7. Stop hovedmotor og brændstoftilførsel ved brand i maskinrum
8. Ved brand i maskinrummet aktiveres det stationære slukningsanlæg (hvis dette forefindes ombord)
9. Alarmér ved brug af nødsignalerne
10. Bekæmp ilden med det bedst egnede slukningsmiddel, der er til rådighed (luk ikke mere op til det brandhærgede område end højst nødvendigt)

3. Bekæmp branden



Kvæl ilden



Køl ilden ned



Luk ventilen



Luk for gassen



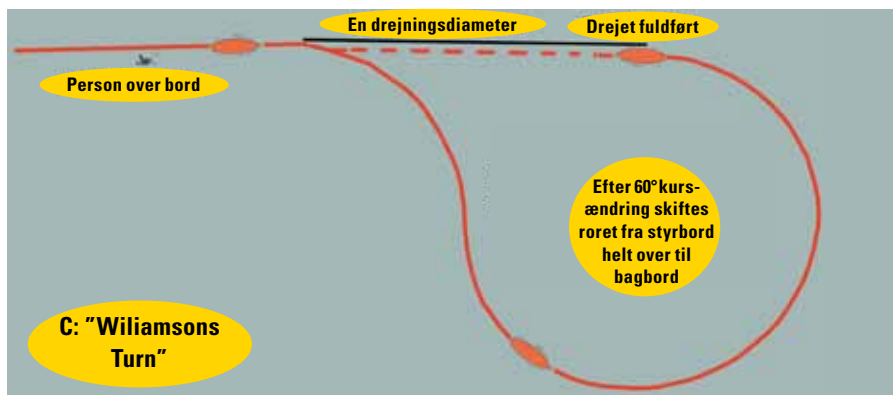
Vær opmærksom på, at prioriteringsrækkefølgen kan variere afhængig af den konkrete situation.

Sidst men ikke mindst: Bliv længst muligt ombord. Bliver du nødt til at forlade fartøjet, skal det ske til vindsiden af hensyn til røgudviklingen.

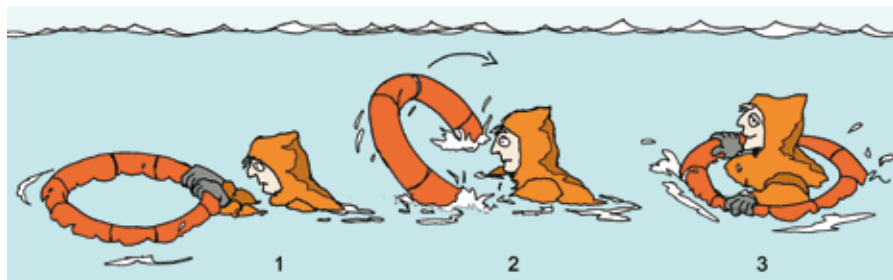
Mand-over-bord

I tilfælde af en mand overbord situation, med mere end en person ombord, gør da følgende hvis skibet er i fart:

1. Svinge skibets agterende væk fra den overbordfaldne
2. Kast straks redningskransen ud. Der er håb om, at manden får fat i den. Samtidig bliver det sted, hvor han faldt overbord mærket af. Det gør eftersøgningen lettere (Husk krans med lys om natten).
3. Brug MOB knappen på skibets instrumenter, hvis sådanne forefindes
4. Læg straks roret helt om til den side, hvor vedkommende er
5. Fortsæt drejet indtil stævnen peger mod personen
6. Sæt farten ned, når I har lavet halvdelen af drejet
7. Kan du ikke se den overbordfaldne fra skibet – så brug "Williamson-Turn"
8. Så kommer skibet tilbage i nærheden af sit eget kølvand



Sådan bruger du redningskransen

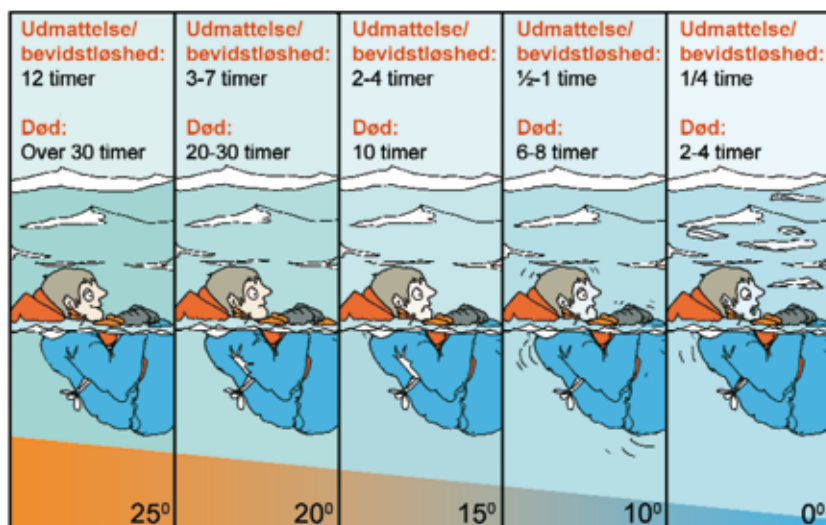


Overbordfald på enmandsbetjente fartøjer

Ved overbordfald er det vigtigt, at du på forhånd har gjort nogle overvejelser om, hvordan du vil komme tilbage på fartøjet. Du bør derfor have overvejet følgende:

1. Er fartøjet udstyret således, at det er muligt at komme op på fartøjet ved egen hjælp?
2. Når du er kommet ombord, har du da mulighed for at få tørt tøj på og undgå yderligere afkøling (eventuelt en hypotermipose/foliedragt)
3. Sker overbordfaldet medens fartøjet gør fart, har du da mulighed for at stoppe det?
4. Har du mulighed for at slå alarm, medens du ligger i vandet?
5. Kan du holde dig flydende og varm, indtil hjælpen når frem?

Hypotermiens faser



Øverststående illustrerer hypotermiens faser for en person uden termisk beskyttelse ved forskellige vandtemperaturer.

Behandling af underafkølede personer ved overbordfald

Det kan være vanskeligt at hjælpe en underafkølet person. Når kropstemperaturen falder, kan personen ikke bruge sine muskler, som han vil, og han kan måske ikke koordinere sine bevægelser. Han kan blive omtåget og uklar, således at han ikke forstår en simpel instruktion, dvs. at han måske ikke selv kan montere en redningskrans. Hvis han er svært underafkølet, er han bevidstløs.

For den videre behandling og mulighed for overlevelse, er det vigtigt at have oplysninger om ulykken.

Underafkølede, der er ved bevidsthed (let til moderat hypotermi)

Symptomer	Egen evne til opvarmning
Let underafkøling: • Kraftige kulderystelser • Ukoordinerede bevægelser • Sludrende/hurtigtsnakkende/desorienteret	God
Moderat underafkøling: • Muskelsitren • Svækket bevidsthed • Mærkelig adfærd • Store pupiller	Begrænset



Let til moderat hypotermi

Behandling

1. Bring personen indenfor i et rum med almindelig stuetemperatur
2. Tag det våde tøj af ham
3. Pak ham ind i uopvarmede tæpper eller flere lag tørt tøj
4. Giv ham varme, kalorierholdige drikke (ikke alkohol, kaffe eller te), hvis han uden besvær kan synke
5. Han må ikke ryge
6. Hold ham under opsyn til han er opvarmet
7. Kontakt eventuelt Radio Medical



1. Kroppen
pækkes ind for sig
i ét tæppe



2. Næste tæppe
omslutter arme, hoved
og kroppen

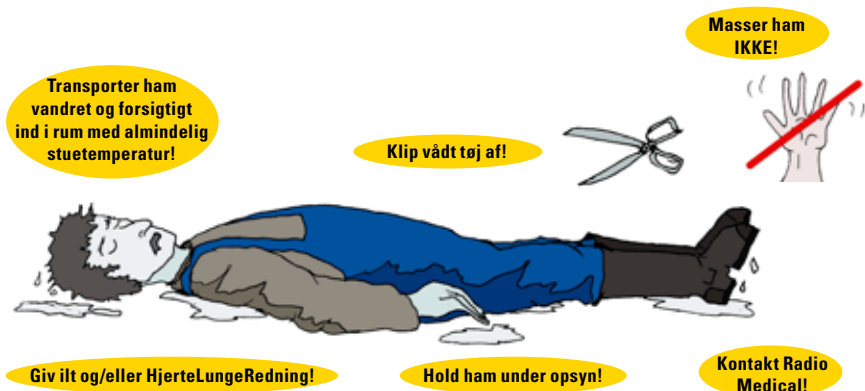


Underafkølede, der er bevidstløse (svær hypotermi)

Symptomer	Egen evne til opvarmning
Svær underafkøling: • Stivhed • Svage eller fraværende livstegn • Ingen reaktion på smertestimuli • Store pupiller • Eventuelt hjertestop	Mangler

Behandling af bevidstløse med og uden vejtrækning

1. Bring personen indenfor i et rum med almindelig stuetemperatur
2. Giv ilt, 9 liter/minut med iltbrille
3. Tag forsigtigt det våde tøj af ham (tøjet klippes op)
4. Undgå at flytte for meget rundt eller bakse med ham. Begynd ikke at massere arme og ben. Det øger risikoen for hjertestop
5. Pak ham ind i uopvarmede tæpper (eventuelt et folietæppe inderst mod kroppen)
6. Tjek for vejtrækning i 10 sekunder (se-lyt-føl efter vejtrækning). Hvis der ikke er vejtrækning, startes **HjerteLungeRedning (30 tryk + 2 indblæsninger)**
7. Transportér ham vandret, hvis han skal flyttes
8. Hold ham under opsyn
9. Kontakt Radio Medical



Behandling af bevidstløse med og uden vejtrækning

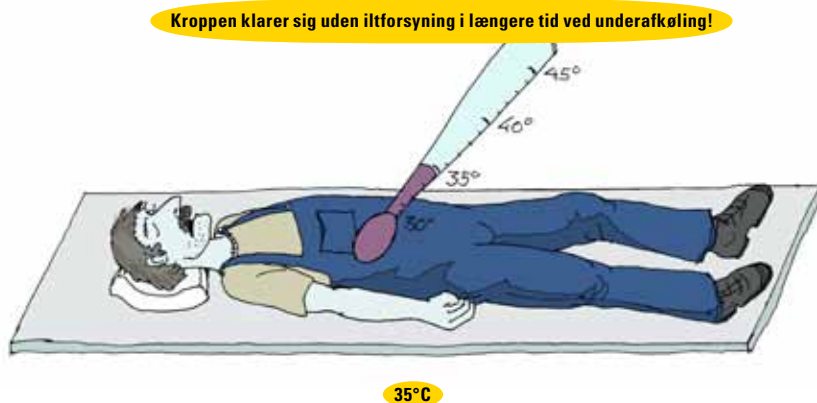
Det kan være vanskeligt at afgøre, om en meget underafkølet person er død, eller han blot er "skindød". "Skindød" vil sige, at den nedkølede er uden bevidsthed, og han reagerer ikke på smerter. Du kan ikke umiddelbart registrere hans vejtrækning og puls, og lemmerne er stive af kulden.

Hjertestarter:

Hvis der er en hjertestarter om bord, anvendes denne. Hvis personen er svært underafkølet, bruges den kun én gang. Herefter slukkes maskinen, og der fortsættes med HjerteLungeRedning. Hjertestarteren bruges igen, når personen er blevet varmet lidt op.

Husk

Kroppen klarer sig uden iltforsyning i meget længere tid, når den er underafkølet, dvs. du skal fortsætte med HjerteLungeRedning længere tid, end du måske ellers ville.



Radiomedical

Telefon: +45 75 45 67 66

Telefax: +45 75 45 67 50

Nødsignaler

Følgende signaler, brugt eller vist enten sammen eller hver for sig, betyder nød og at hjælp er nødvendig



Langsom og gentagen hævnings og sænkning af armene udstrakt til hver side.



Rund kugle med firkant under - eller over.



Signalflagene N og C.



Nødsignalet SOS med morselampe eller andet lys.



Nødsignalet på radiotelefoni.



Uafbrudt brug af tågesignalapparat.



Nødsignalet SOS med horn.



Kanonskud eller andet knaldsignal affyret med mellemrum af ca. 1 minut.



Flamme om bord i skibet f.eks. fra en brændende olie-tønde eller lignende.



Røgsignal som afgiver orange røg.



Røde faldskærmsblus eller håndblus som vider rødt lys.



Raketter som udkaster røde stjerner, som affyres en ad gangen med korte mellemrum.

De ovennævnte signaler må kun anvendes, når man vil tilkendegive, at et skib er i nød. Det er forbudt at anvende signaltyper, som kan forveksles med nogle af de ovennævnte signaler.

Nyttige telefonnumre

Radio Medical:

Lægehjælp ved akut tilstand forårsaget af ulykke eller af pludselig opstået livstruende tilstand.
(Døgnbemandet)

Telefon: +45 75 45 67 66

Telefax: +45 75 45 67 50

Søværnets Operative Komando:

Ulykker til søs/observation af olie:

(Døgnbemandet)

Telefon: +45 89 43 30 99 - Bed om vagthavende i Operationsrummet.

Søfartsstyrelsen:

Telefon: +45 39 17 44 00

Telefon: +45 39 17 46 99 - Vagttelefon uden for normal kontortid.

Den Maritime Havarikommission:

Ved henvendelse i forbindelse med søulykker og alvorlige personulykke.

Telefon: +45 39 17 44 40

Telefon: +45 23 34 23 01 Vagttelefon uden for normal kontortid.

Lyngby Radio:

Telefon: +45 80 60 40 20 eller +45 66 63 48 00

Fiskeriets Arbejds miljøråd:

Telefon: +45 75 18 05 66

Auktionsgade 1b
6700 Esbjerg

Tel: +45 75 18 05 66
Fax: +45 75 18 05 75

post@f-a.dk
www.f-a.dk

