

# ***Sikkerhetsstandarden i den norske sjarkflåten, Loa < 35 fot***

***Resultater fra Sjøfartsdirektoratets kartlegging 2005***



***En presentasjon av resultater framlagt av senioringeniør  
Bjørn Pettersen, Sjøfartsdirektoratet og reportasjer av  
Dag Erlandsen, Fiskeribladet - Røst – 23. mars 2006  
(Anordnet av SINTEF Fiskeri og havbruk)***

## **Annonse/melding fra Sjøfartsdirektoratet til fiskere og båteiere etter resultater fra sikkerhetskartlegging 2005**

- **Sikkerhetskartlegging av sjarkene i 2005 avdekket på noen områder alvorlige sikkerhetsmangler.**
- Den som driver fiske med fartøy med lengde mellom 6,0 og 10,67 meter har ansvar for å påse at båten tilfredsstillers forskriftene.
- **Se neste side om noen utvalgte sikkerhetskrav som gjelder for sjarkflåten under 35 fot!**
- I tillegg er det en rekke andre viktige krav som skal være oppfylt.
- Sjekk om fartøyet tilfredsstillers sikkerhetskravene og søk hjelp om det er tvil.
- **Ring gjerne Fiskefartøyavdelingen tlf. 22 45 45 00**
- **Sjøfartsdirektoratet vil i 2006 foreta uanmeldte tilsyn på sjarker.**
- **Mangler på viktige områder vil føre til krav om utbedring før videre drift tillates.**

# Utdrag av noen gjeldende sikkerhetskrav for fiskefartøy, Loa = 6,0 til 10,67 meter

- Skipper og mannskap skal ha sikkerhetskurs for fiskere
- Brannslukningsapparater skal kontrolleres årlig av sakkyndig person
- Redningsflåter skal kontrolleres årlig av godkjent servicestasjon
- Redningsdrakter skal testes og godkjennes etter 8 år og deretter hver periode på 2,5 år av godkjent servicestasjon
- Fartøy skal ha sikkerhetssele med redningsline ombord
- Fartøy bygget før 1992 skal ha fast eller 2 løse redningsledere
- Fartøy bygget etter 1992 skal ha fast redningsleder
- Vinsjer, spill og annet innhalingsutstyr skal ha nødstopp
- Luker og dører skal ha skalkeanordning
- Etter 1976 skal el-anlegg under 42 volt (50) volt ha installasjonsbevis
- Etter 1976 skal el-anlegg på 50 volt og over være godkjent av DSB
- Fartøy med dekk, styrehus eller lugar skal ha maritim VHF
- Fartøy som benyttes utenfor fjordfiske skal ha nødpeilesender
- Fartøy som er bygget eller vesentlig ombygget etter 1992 skal tilfredsstillende Nordisk Båtstandard for yrkesbåter og skal ha stabilitetsplakat som viser maks last i rom og på dekk, samt minimum fribord

# ***Sikkerhetsnivået i sjarkflåten er for dårlig, mener Sjøfartsdirektoratet, som torsdag 23. mars møtte fiskerne på Røst.***

- ***Noe mer aktuelt sted for et slikt møte kan knapt finnes, etter to forlis bare siste uke.***
- ***Her ligger "Flåvær" fra Herøy i Møre & Romsdal, som forliste natt til søndag med ni tonn fangst om bord, og som er i ferd med å bli et miljøproblem.***
- *Sitat og foto: Dag Erlandsen*





# Sjøfartsdirektoratets sikkerhetskartlegging 2005

## Resultater presentert på Røst 23. mars 06.

Utsendt 5316 spørreskjema, retur 2214 besvarte

### FORKLARING

Tittel	Hvilke fartøy er inkludert	Svar	i %	Sendt	i %
<b>Alle</b>	<b>Alle fartøy</b>	<b>2214</b>		<b>5316</b>	<b>(42 %)</b>
B>92	Bygget etter 1992	310	(14 %)		
80<B<92	Bygget mellom 1980 og 1992	911	(41 %)		
70<B<80	Bygget mellom 1970 og 1980	678	(31 %)		
B<70	Bygget før 1970	230	(10 %)		
AØO	Fartøy hjemmehørende i Akershus, Østfold eller Oslo	46	(2 %)	107	(2 %)
BVT	Fartøy hjemmehørende i Buskerud, Vestfold eller Telemark	37	(2 %)	118	(2 %)
Agd	Fartøy hjemmehørende i Øst- eller Vest-Agder	78	(4 %)	280	(5 %)
RH	Fartøy hjemmehørende i Rogaland eller Hordaland	228	(10 %)	706	(13 %)
SFMR	Fartøy hjemmehørende i Sogn og Fjordane eller Møre og Romsdal	107	(5 %)	948	(18 %)
Trø	Fartøy hjemmehørende i Sør- eller Nord-Trøndelag	146	(7 %)	370	(7 %)
Nor	Fartøy hjemmehørende i Nordland	629	(28 %)	1333	(25 %)
Tro	Fartøy hjemmehørende i Troms	328	(15 %)	763	(14 %)
Fin	Fartøy hjemmehørende i Finnmark	249	(11 %)	690	(13 %)

Velg ønsket visning ved hjelp av arkfaner nedenfor

# Store sjark-mangler

Av Terje Jensen, Fiskeribladet, 25.03.2006

- **RØST:** Den norske sjarkflåten er full av mangler og sikkerhetsrisikoer. Nå vurderer Sjøfartsdirektoratet å innføre nye krav til årlig egenerklæring, godkjenninger, fartssertifikat og periodiske inspeksjoner.
- -Å bedre beredskap på redningsskøyte og helikopter er vel og bra, men punkt én er å holde fartøyene i orden, sier senioringeniør Bjørn Pettersen i Sjøfartsdirektoratet.

## Rikets røst på Røst

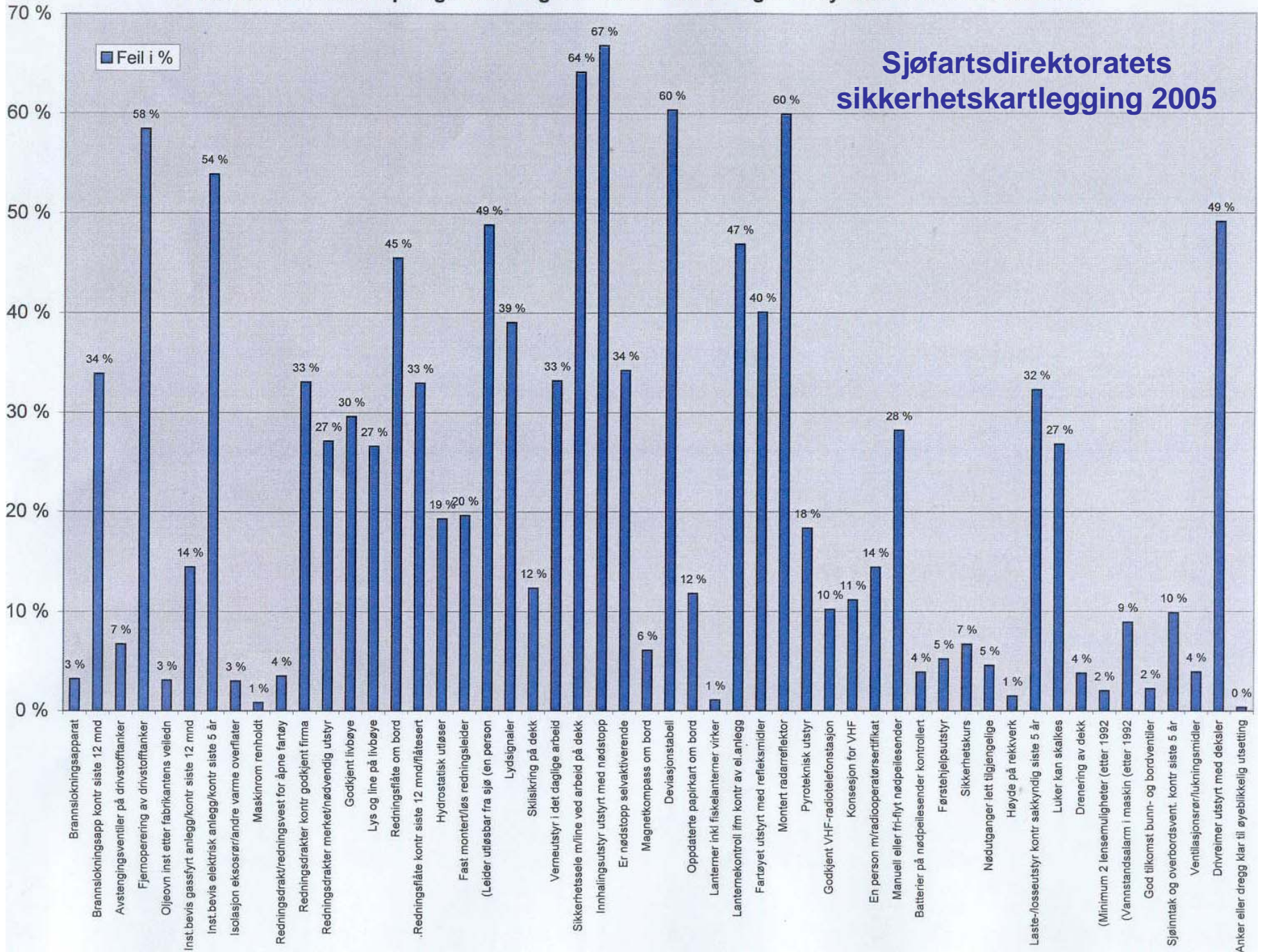
Bakgrunnen er direktoratets anonyme spørreundersøkelse, utsendt til 8000 eiere av fiskefartøy på mellom 6 og 10,6 meter, hvorav drøyt 2200 svarte. Svarene indikerer at så mye som 45 prosent av fartøyene mangler redningsflåte, mens 50 prosent av fartøyene bygd før 1992 ikke har påbudt leider for å komme om bord etter fall i sjøen, noe som er påbudt.

- Tallene ble lagt fram under et sikkerhetsseminar på Røst torsdag, hvor representanter for Sjøfartsdirektoratet, SINTEF, forsikringselskaper, Fiskarlaget og båtbyggere var samlet rundt samme bord. Partene var skjønt enige om at det bør innføres godkjenningsordninger for alle merkeregistrerte fiskefartøy - også de aller minste. Frivillige ordninger fungerer ikke.
- Påfallende er det for eksempel at det de to siste årene ikke har vært dødsulykker som følge av manglende stabilitet for fartøy som må gjennom krengeprøver. Nei, ulykkene har skjedd nettopp der det ikke stilles krav.  
- Det må innføres krav, frivillige ordninger fungerer ikke, var gjennomgangstonen på seminaret. Generelt kan den minste flåten vente seg pålegg og krav som allerede gjelder for større fartøy, ikke bare på stabilitet og radiosamband, men også på ting som antikollisjonsutstyr og sporing. Både EU og den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO presser på.



Prosentvis feil basert på egenmelding fra redere for samtlige fartøy. Totalt 2214 besvarelser.

Sjøfartsdirektoratets  
sikkerhetskartlegging 2005



# Nødstopp og sikkerhetsline

- På fartøy der fisker er alene er det krav om å ha løs leder på begge sider som kan løses ut fra sjøen, mens det er påbudt med fast leder på fartøy bygd etter 1992. Undersøkelsen viser at kanskje halvparten av sjarkflåten mangler slikt utstyr.
- Kartleggingen viser også at 67 prosent av fartøyene mangler nødstopp på innhalingsutstyr, og at 64 prosent av fiskerne i sjarkflåten ikke bruker sikkerhetsline ved arbeid på dekk.
- Senioringeniør Bjørn Pettersen i Sjøfartsdirektoratet kaller dette nedslående og påpeker at utstyret kan utgjøre forskjellen på liv og død dersom man blir sittende fast i garn under innhaling eller man faller over bord.
- Spesielt hyggelig er det heller ikke at hvert fjerde fartøy i undersøkelsen ikke har luker som kan skalkes.
- Undersøkelser har vist at årsaken til det tragiske forliset med sjarken "Teisten" utenfor Finnmarkskysten i april i fjor der to fiskere omkom, trolig var en kombinasjon av løs dekkslast, dårlig stabilitet og vannfylling gjennom åpen luke.



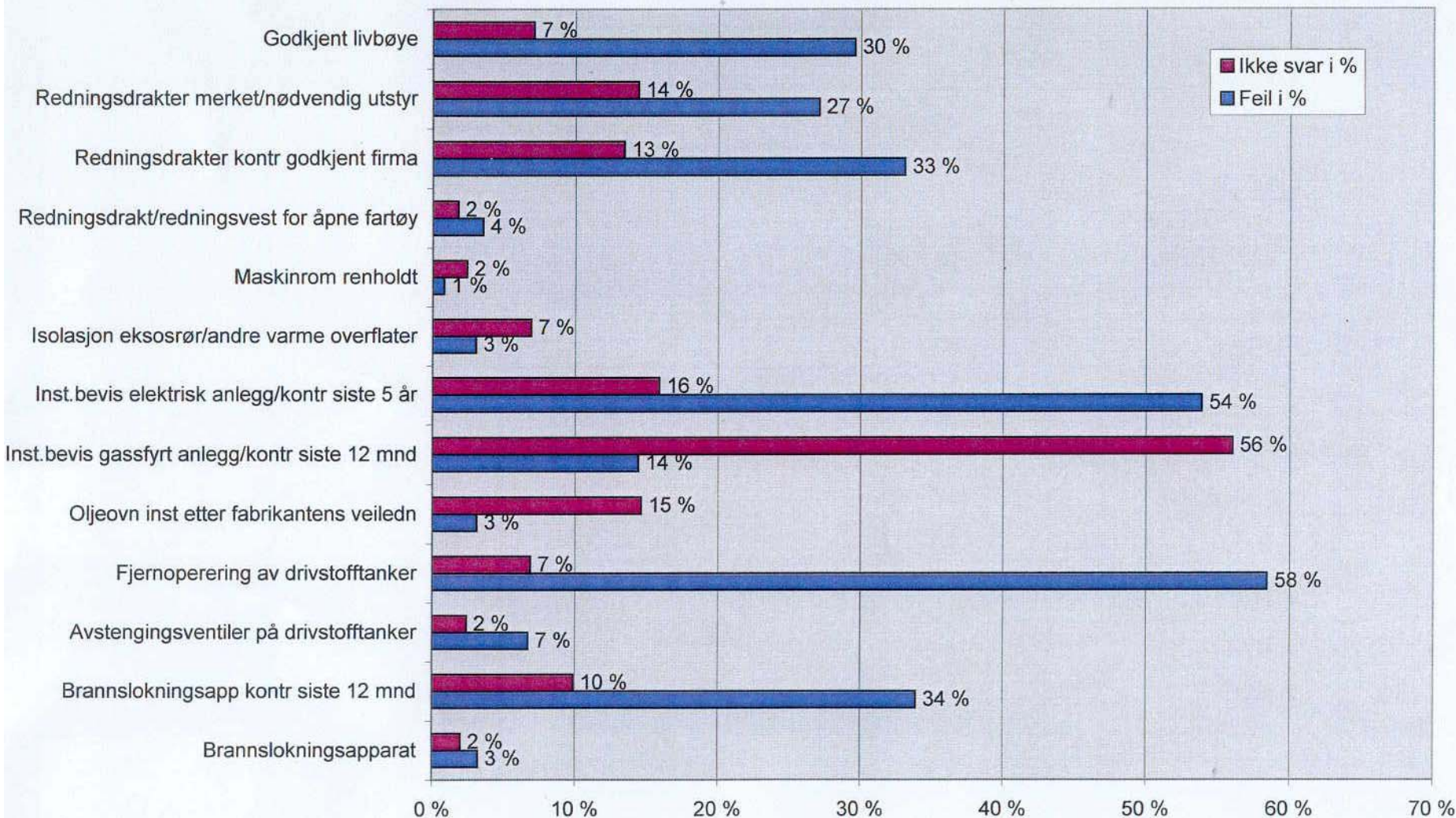
# ...men de har redningsdrakter

- Det eneste positive i undersøkelsen er at så godt som alle sjarkfiskerne opplyser at de har redningsdrakter om bord. Et skår i lyspunktet er det likevel at 33 prosent av draktene ikke er kontrollert av et godkjent firma. Eldre redningsdrakter kan gå opp i limingen, og da gir draktene ofte en falsk trygghet.
- Fartøysgruppen mellom 6 og 10,6 meter er i dag ikke underlagt byggetilsyn eller periodisk tilsyn. Det er båtbygger og båteier som er ansvarlig for at forskriften følges.
- Sjøfartsdirektør Rune Teisrud mener derfor at kartleggingen av sikkerhetsnivået i sjarkflåten gir direktoratet god grunn til å iverksette uanmeldte tilsyn for å se til at forskriftene etterlevs.
- - Fiskere har en dødelighets- og personskadefrekvens som er langt høyere enn i andre næringer og yrkesgrupper.
- Slurv med sikkerheten kan få fatale konsekvenser, sier Teisrud, som legger til at selv om mange fiskere både tar sikkerhet på alvor, følger regler og krav og tar i bruk tekniske nyvinninger, er det langt igjen før en kan være fornøyd med sikkerhetsnivået i sjarkflåten.

# Sjøfartsdirektoratets sikkerhetskartlegging 2005

Prosentvis feil basert på egenmelding fra redere for samtlige fartøy.

Totalt 2214 besvarelser. Side 1

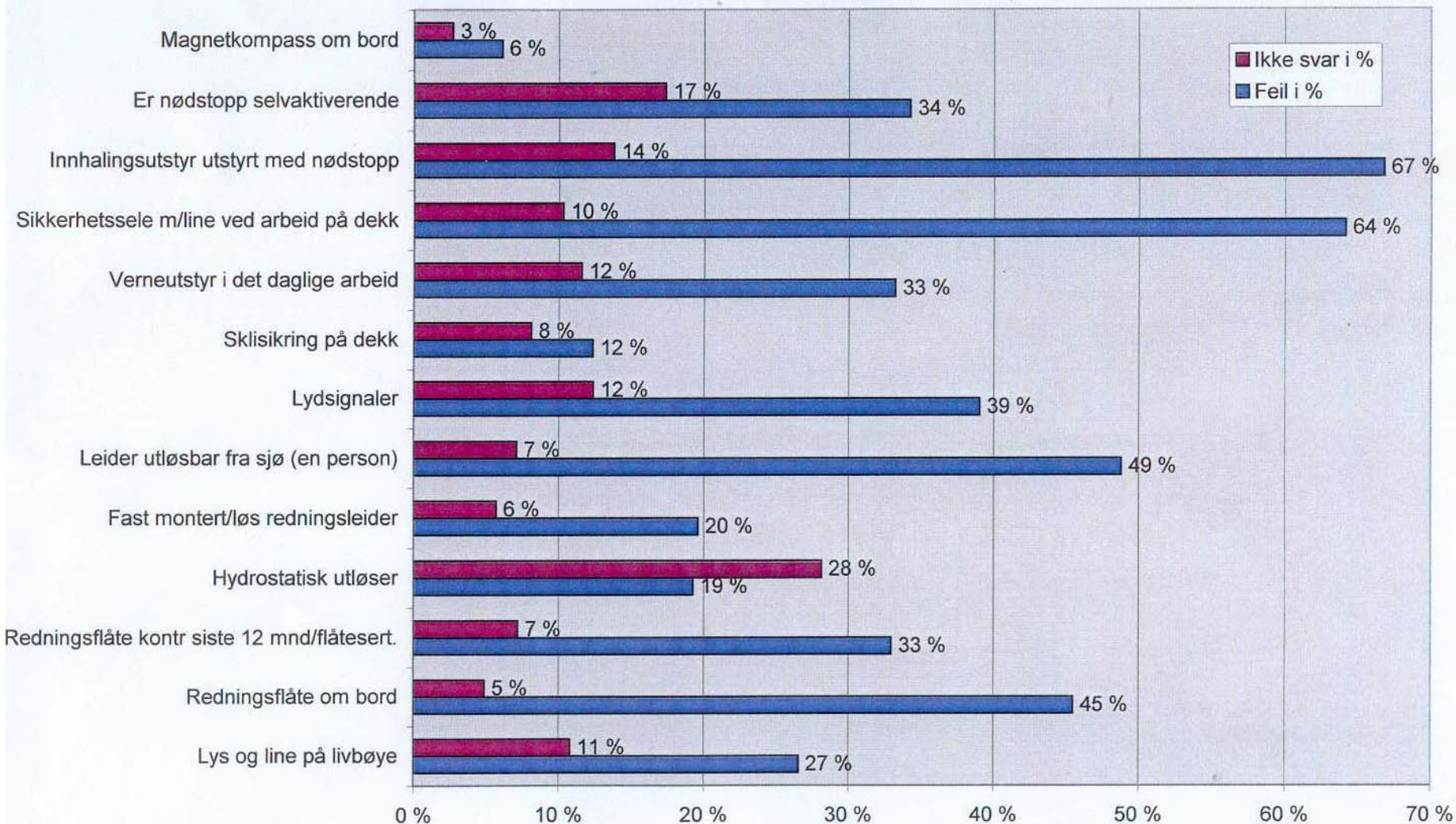




# Sjøfartsdirektoratets sikkerhetskartlegging 2005

Prosentvis feil basert på egenmelding fra redere for samtlige fartøy.

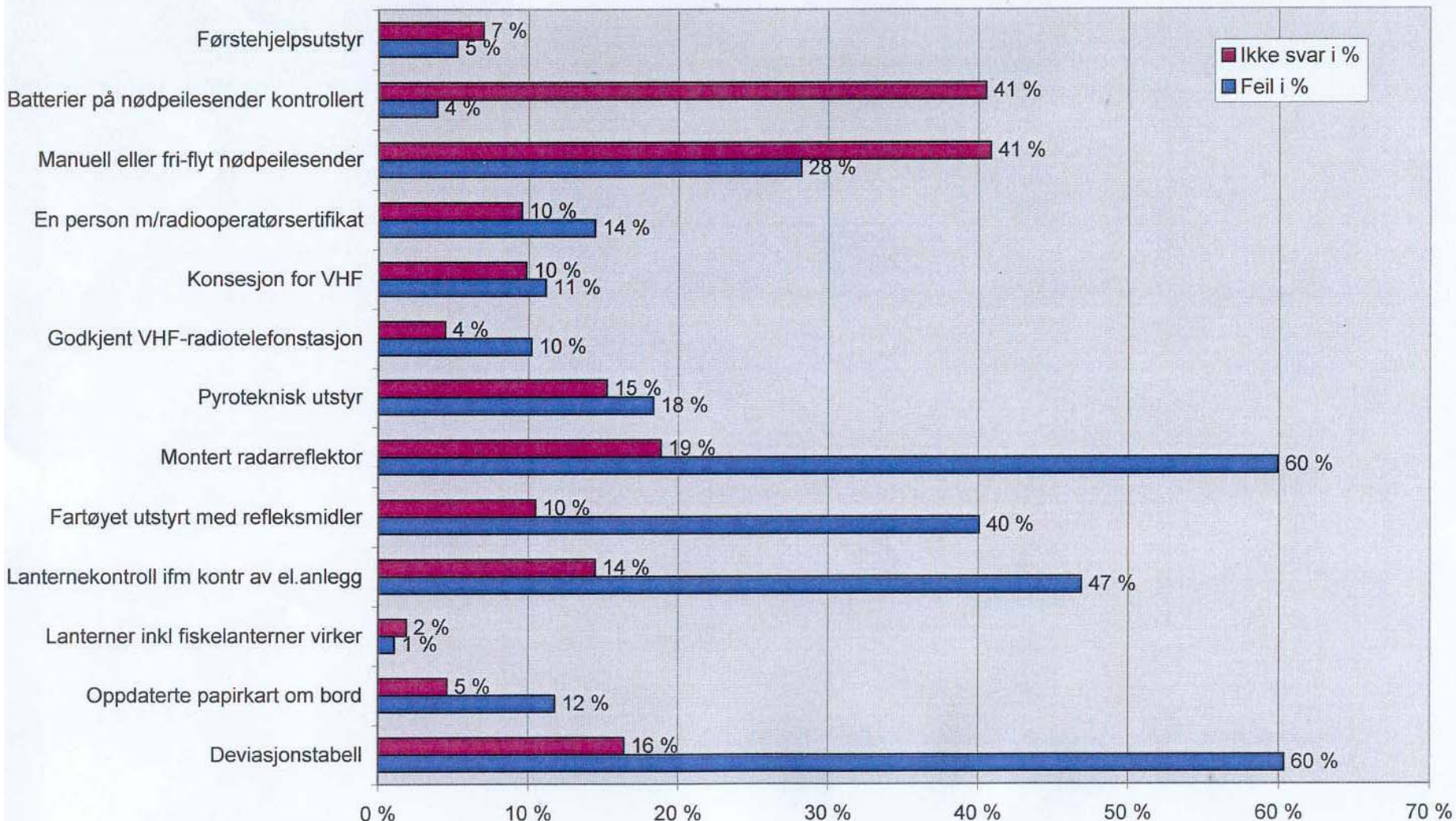
Totalt 2214 besvarelser. Side 2





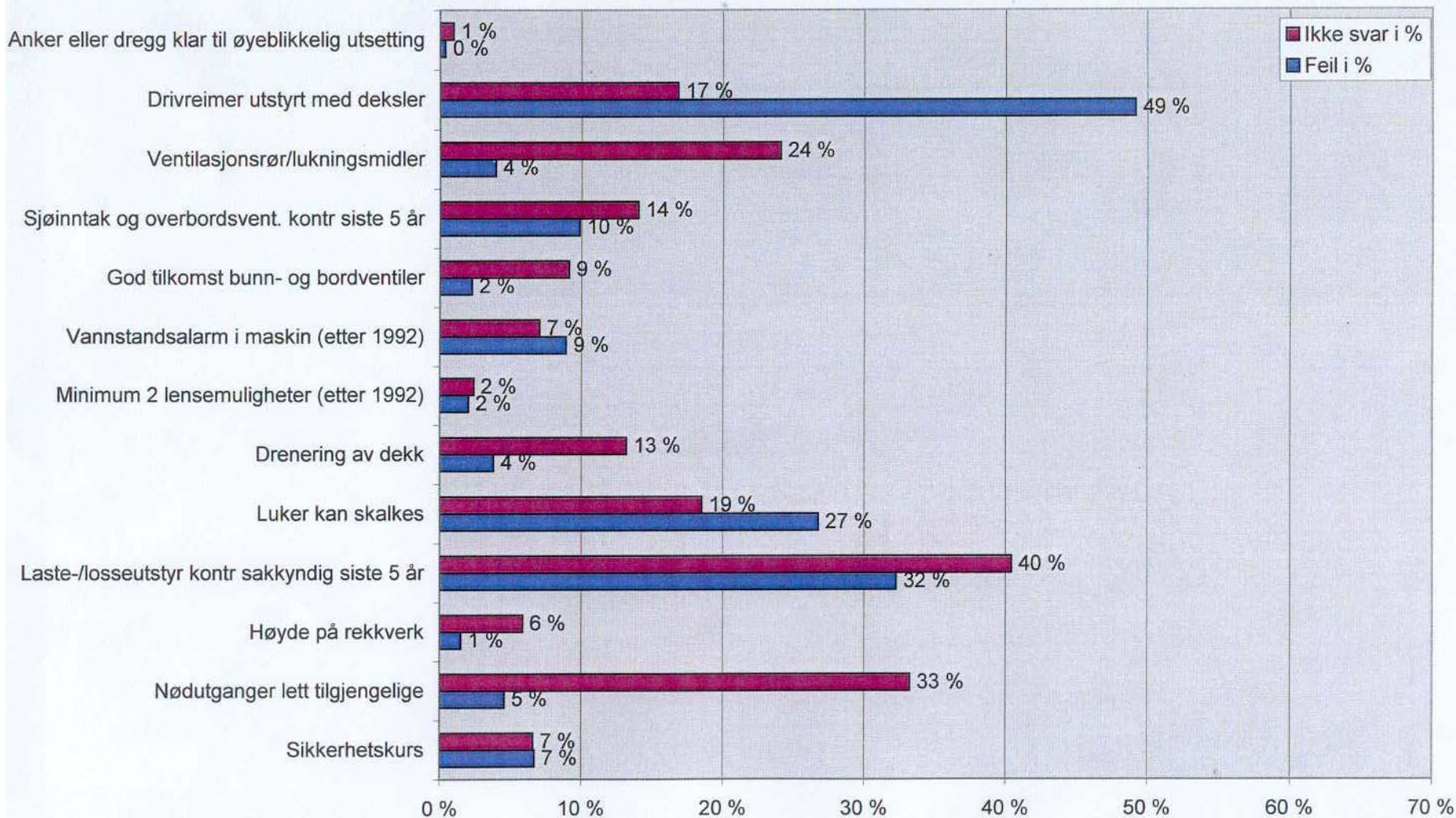
# Sjøfartsdirektoratets sikkerhetskartlegging 2005

Prosentvis feil basert på egenmelding fra redere for samtlige fartøy.  
Totalt 2214 fartøy. Side 3



# Sjøfartsdirektoratets sikkerhetskartlegging 2005

Prosentvis feil basert på egenmelding fra redere for samtlige fartøy.  
Totalt 2214 besvarelser. Side 4





# SINTEF-forskere ombord på utvalgte sjarker/ kystfiskebåter

- **SINTEF på havet**
- **(forut for HMS- konferansen på Røst – mars 2006)**
- SINTEF Fiskeri og havbruk er i gang med en generell gjennomgang av helse-, miljø- og sikkerhetsspørsmål om bord i den minste flåten og var denne uka på Røsthavet med flere ulike fartøy.
- Alt fra plassering av juksamaskiner, høyde på rekka og farlige garnbinger ble notert. Torsdag var det feskarmøte på Havly, med brukbart oppmøte, og en gjennomgang av hva Sintef-folkene hadde funnet.
- - Noe av det vi påpeker er kanskje helt tullete i deres øyne, og dere har kanskje rett. Men hensikten er å få en debatt og en økt bevissthet, ikke å komme hit ut for å fortelle dere hva dere skal gjøre, sa forsker Turid Myhre.
- Hun var sammen med kollegene Tord Hanssen og Halvard Aasjord fra SINTEF Fiskeri og havbruk i Trondheim. Den siste har framfor noen fulgt sikkerheten i den norske fiskeflåten gjennom mange år. (Litt omskrevet!)



## Sjarkflåten ligger i havn på Røst mars 2006



Foto: T. Myhre, SINTEF



**Nødstop monteret på  
garnhaler om bord på  
35 fots kystsjark**

Foto: H. Aasjord, SINTEF



## Redningsflåte type DSB med hydrostatisk utløser



Foto: T. Myhre, SINTEF



# Kystfiskebåter i Røst havn med fastleider på hekken



Foto: T. Myhre, SINTEF

35 fots Malosjark med bl.a. leder  
på hekken og sikkerhetsline  
mellom mastene



Foto: H. Aasjord, SINTEF



## Sjarker/kystfiskebåter i havn på Røst mars 2006



Foto: H. Aasjord, SINTEF