

# SIKKERHET PÅ FISKEFARTØY

tips, informasjon, forebyggende tiltak, statistikk, bestemmelser



## Ta ansvar for egen sikkerhet!

Som fisker er det mye du kan gjøre for å skape en sikrere arbeidsplass. Skipperen har det overordnede ansvaret for å holde fartøyet i forskriftsmessig stand, men det fritar ikke resten av mannskapet for ansvar. Om du ser noe som er galt eller kjenner til utstyr som er i dårlig stand, skal du si ifra om dette!

Når du kommer om bord på et nytt fartøy er det ikke flaut å spørre hvor redningsdraktene oppbevares eller hvordan disse fungerer. Sett deg inn i hvor redningsflåten er og hvordan denne fungerer. Dette kan være med på å berge livet ditt. Det skal finnes en egen opplæringshåndbok som blant annet viser plassering og bruk av rednings- og sikkerhetsutstyr om bord i fiskefartøy større enn 15 meter. Det er også din rett å få se sertifikater og eventuelle påleggslister.

Rapporter fra havarikommisjoner og fra sjøfartsinspektøren viser at mange forlis og ulykker i fiskeflåten skyldes at enkle men viktige ting er blitt oversett, eller rett og slett feilvurdert.

For dem som ikke er kjent med arbeidet og den type fiskeri som skal drives er det skipper og reder som er ansvarlig for at disse gis grundig opplæring før de blir satt i arbeid om bord. Det er derfor også ditt ansvar å bidra til å skape en sikker arbeidsplass. Slurv med sikkerheten har i mange tilfeller ført til at personer har blitt skadet eller i verste fall omkommet.

I forbindelse med ulykker kreves det gjerne skjerping av forskriftene og bedre kontroll av fartøy, mens årsakene til ulykkene ofte er mangel på faste rutiner eller rett og slett en likegyldig holdning til de allerede gjeldende bestemmelser, og ikke minst mangel på godt sjømannskap.

**Derfor: Tenk sikkerhet og si ifra!**

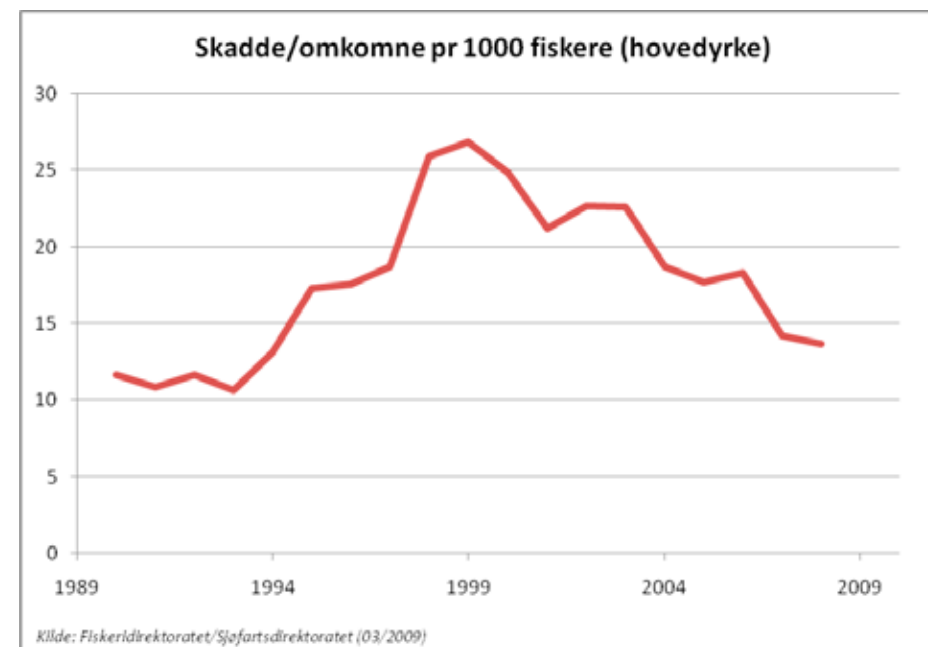


## Personskader i fiskeflåten

Personskadestatistikken for fiskeflåten viser heldigvis en gunstig utvikling, men fiskere er fremdeles den yrkesgruppen som har høyest ulykkesrisiko. Antall personskader (skader og dødsfall) i fiskeflåten har de siste 9 årene sunket fra ca. 27 per 1000 i 1999 til ca. 14 per 1000 i 2008. I 1990 var tallet ca. 12 per 1000. Antallet omkomne har i perioden vist en synkende tendens, hvor 2008 utpekte seg med ingen omkomne yrkesfiskere. Dessverre har antall omkomne pr. 1.april 2009 kommet opp i seks stykker, hvorav tre etter forlis av mindre fiskefartøy.

**Det har blitt markant færre fiskere de siste 20 årene. Både når man ser på personer som har fiske som biyrke og hovedyrke. Andelen som har fiske som biyrke har gått ned fra 25 til 20 % i perioden. Det har også blitt betydelig færre fiskefartøy i perioden.**

### Personskader/omkomne i fiskeflåten 1990 - 2008



Den siste tiden har det vært en sterkere fokusering på det menneskelige element. Dette har muligens bidratt til at fiskere er blitt mer oppmerksomme på plikten til å rapportere personskader til Sjøfartsdirektoratet. Dessuten har begrepet personulykke en vid definisjon, og kanskje rapporteres et større antall mindre betydelige skader nå enn før. Samtidig forekommer det nok mørketall fremdeles.

I mange tilfeller viser det seg at bakenforliggende faktorer til ulykkeshendelser er manglende planlegging og risikovurdering av arbeidsoperasjon i forkant. I noen tilfeller skjer ulykkene fordi folk er trette og uoppmerksomme etter for lange og harde arbeidsøkter. Andre ganger er det manglende erfaring og opplæring som gjør at det skjer uønskede hendelser. Kanskje spiller tilfeldigheter også en rolle.

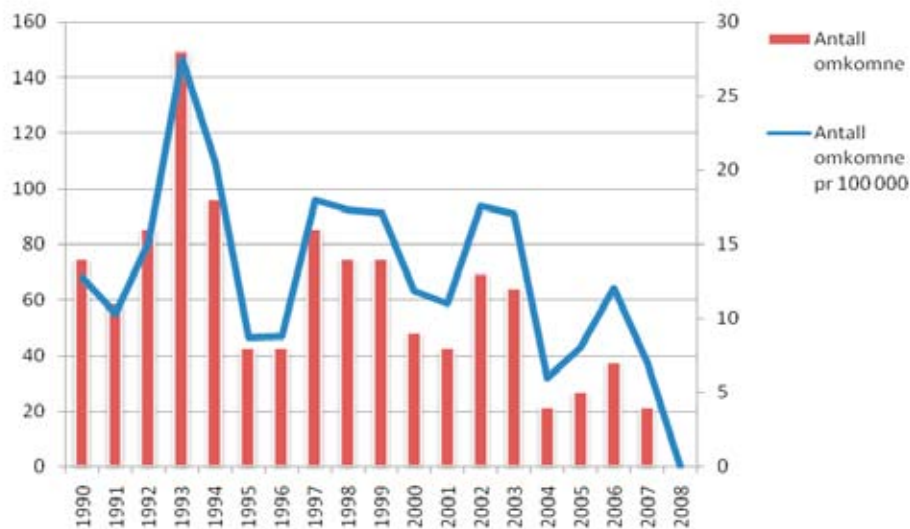
Uansett er tallene for høye, noe som understreker at det må bli en del av hverdagen om bord å vurdere risikomomentene ved de forskjellige arbeidsoperasjonene, og så ta sine forholdsregler.

### Omkomne

Grafen viser antall omkomne pr. 100 000 manntallsførte fiskere (hovedyrke).

Alle ulykkestyper er tatt med.

**Omkomne fiskere 1990 - 2008**



### Hvordan oppsto skaden?

Personskader etter type hendelse. Utvikling fra 1999-2000.

Type hendelser	1999-2000	2001-2002	2003-2004	2005-2006	2007-2008
Fallulykker om bord	32 %	28 %	23 %	30 %	30 %
Tråkking, støt, klemming	27 %	25 %	28 %	24 %	22 %
Truffet av gjenstand	16 %	15 %	15 %	18 %	20 %
Skade av/ved verktøy/redskap	8 %	13 %	17 %	15 %	19 %
Løfting, bæring	8 %	14 %	11 %	4 %	2 %
Forbrenning, strøm, kjemikalier, forgiftning	6 %	3 %	3 %	5 %	3 %
Annet	3 %	2 %	3 %	4 %	4 %
Fall i sjøen	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %

Vi ser at skader ved verktøy/redskap og treff av gjenstand øker sin relative andel av ulykkene.

**Bedre kunnskap om ulykkesårsakene og bedre holdning til sikkerheten om bord er helt avgjørende for å få ned ulykkestallene. Begynn derfor med deg selv og din egen sikkerhet!**



## Sikkerhet om bord

Sikkerheten om bord kan aldri bli bedre enn man selv gjør den til. At det velkjente ordtakket «liten tue kan velte stort lass» også har gyldighet på sjøen har vi dessverre altfor mange bevis på. Mange fiskefartøy har gått ned og fiskere har mistet livet på grunn av at små - men viktige - ting har blitt oversett eller feilvurdert. Liten årsak, men stor og tragisk virkning.

Planlegging og enkelt verneutstyr koster ikke mye, men kan likevel redde liv eller hindre ulykker og skader. Redningsutstyr kan koste en del, men må betraktes som en rimelig «forsikring» dersom det verste skulle skje. Opplegg og innøving av faste rutiner for arbeidet om bord kan hindre at livsfarlig slurv bringer båt og mannskap i fare.

Det er skipperen om bord som har ansvaret for at båten er i sjødyktig stand og at arbeidet blir utført på en betryggende måte. I regelverk som fiskere og fiskefartøy er underlagt finnes flere forskrifter som stiller krav til personsikkerhet og verneforhold. I denne sammenheng bør du huske på at krav i forskriftene er minimumskrav. Forskrifter alene er imidlertid ikke nok. Arbeid må planlegges, sikkerhets- og verneregler må følges og **riktige arbeidsmetoder** samt rutiner praktiseres. For eksempel skal det være gjort en risikovurdering av alt arbeid som foregår om bord, og på bakgrunn av slike vurderinger skal det tas skritt for å redusere risikoen for ulykker til et minimum. En risikovurdering trenger ikke

**Selv om skipperen har ansvaret for fartøyets sjødyktighet og de ombordværendes sikkerhet, skal også den øvrige del av mannskapet medvirke til at prosedyrer blir etterlevd og verneutstyr blir benyttet, og for øvrig til at sikkerheten blir ivaretatt slik godt sjømannskap måtte tilsi.**

Sikkerheten om bord er hovedsakelig avhengig av to forhold:

- Tekniske bygge- og utstyrskrav (innebygget sikkerhet)
- Driftsforutsetninger (Operasjonell sikkerhet)

gjøres så komplisert. Det handler om å stille seg selv spørsmålene: "Er det mulig at noen kan bli skadet eller syk som følge av dette arbeidet?" "Hva består de ulike faremomentene av?" "Hvordan kan vi unngå skade?". Slike risikovurderinger skal dokumenteres og foretas på regelmessig basis.

Det er kanskje ikke realistisk å tro at man kan få bort alle ulykker om bord, men hvis alle gjør sitt til ved å følge de retningslinjer risikovurderingene kommer frem til, bruker verneutstyr og ikke tar sjanser, er det mulig å få redusert antall ulykker drastisk.

Fartøy under 10,67 meter blir bare unntaksvis kontrollert av Sjøfartsdirektoratet, men det bør være i egen interesse å ha riktig og tilstrekkelig verneutstyr om bord også her.



**Mange sikkerhetstiltak og -rutiner koster bare omtanke og litt arbeidsinnsats, men gevinsten kan bli stor - den kan berge ditt og andres liv.**

## Verne- og miljøtiltak

Det er skipperen og rederiet som har ansvar for drift av fartøyet, for sikkerheten om bord og for at arbeidet blir organisert og utført på en slik måte at mannskapets liv, helse og velferd blir godt ivaretatt.

Når det snakkes om sikkerhet om bord, tenker kanskje de fleste på livbåter, flåter med videre, og kanskje noen få på fartøyets innebygde sikkerhet (stabilitet, styrke og lignende), men sjelden på at godt og riktig kosthold, god og nok søvn og hvile, samt mosjon og trivsel kan være vel så viktig for sikkerheten om bord.

Nedsatt almenntilstand, blant annet som følge av dårlig kosthold (hjerte- og karsykdommer), uregelmessige måltider (lavt blodsukkernivå) og misbruk av rusmidler og tobakk vil medføre en sikkerhetsrisiko.

Redusert helsetilstand har i høyeste grad også sammenheng med ulykker som:

- fallulykker (fall/dratt over bord)
- klemskader (vinsj, spill, kraftblokk m.v.)
- havneulykker (til og fra fartøy).



**Skipper og reder har ansvaret for at verne- og miljøarbeidet blir organisert og gjennomført.**

### Dette er viktig:

- Følg sikkerhetsinstrukser og verneregler nøye. De er utarbeidet for å ta vare på din sikkerhet og helse.
- Meld fra om farlige forhold på arbeidsplassen din.
- Hold arbeidsplassen ryddig og ren. Det gir økt sikkerhet og trivsel både for deg selv og dine arbeidskamerater.
- Utfør aldri en jobb du ikke er vant med uten at du først får nødvendig opplæring.
- Bruk verneutstyr for din egen sikkerhet og helse.
- Spis regelmessig og sunn mat.
- Sørg for nok søvn og hvile, også under fiske.
- Gå helhjertet inn for det verne- og miljøarbeidet som blir satt i gang om bord. Et samarbeid på alle plan er nødvendig for å skape et bedre arbeidsmiljø.



## Verneombud

Bestemmelser om verneombud finnes i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (ASH-forskriften). Et hovedsiktemål med denne bestemmelsen er å aktivisere verne- og miljøarbeidet om bord ved å trekke den enkelte arbeidstaker med ved behandlingen av spørsmål som angår egen og andres sikkerhet.

- Det skal være:
  - Ett verneombud på fartøy med besetning på 3 – 7 personer så fremst ikke et flertall av besetningen velger at verne- og miljøarbeidet om bord skal ivaretas uten eget verneombud.
  - Minst ett verneombud på fartøy med en samlet besetning fra 8 – 14 personer
  - Minst to verneombud på fartøy med en samlet besetning fra 15 – 39 personer
  - Minst tre verneombud på fartøy med en samlet besetning på mer enn 39 personer.



- Fartøyets fører kan ikke være verneombud

- Verneombudets oppgave er blant annet å påse at arbeidet om bord blir utført på en slik måte at hensynet til de ombordværendes sikkerhet, helse og velferd blir best mulig ivaretatt. Verneombudet skal også fremme forslag til nye vernetiltak om det anses nødvendig.
- Verneombudet skal ha spesiell oppmerksomhet rettet mot at verneinnretninger og personlig verneutstyr er i forsvarlig stand, er hensiktsmessig til formålet og blir brukt.
- Videre at arbeidstakerne får nødvendig instruksjon, øvelse og opplæring i arbeidsoperasjoner og arbeidsutstyr om bord.
- Verneombud bør delta i utarbeidelse av prosedyrer og arbeidsbeskrivelser som har betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse og bør også delta i risikovurderinger.
- Verneombudet skal føre en egen vernebok hvor det noteres instruksjoner, henstillinger m.v. som verneombudet har gitt, og eventuelle henvendelser til fartøyets fører om forhold av sikkerhetsmessig eller miljømessig betydning, som må rettes på.



## Avvik og nestenulykker

Mens mannskapet har liten eller ingen innflytelse på fartøyets innebygde sikkerhet (konstruksjonskrav m.v.), har de alt å si når det gjelder den operasjonelle sikkerheten. De aller fleste ulykker er av operasjonell / menneskelig art. Undersøkelser har vist at det bak hver ulykke ligger cirka 30 nestenulykker og omlag 300 avvik. Det er altså avvikene som må bort og man må derfor her se nærmere på rutinene om bord. Ved å få bort avvikene kan mange ulykker forebygges.

### Hva er så et avvik?

Med avvik menes her at en ikke følger fastsatte prosedyrer, gjeldende forskrifter og regler, samt å ikke vise godt sjømannskap. Av særdeles alvorlige avvik som allerede har kostet mange liv og tap av store verdier, nevnes følgende:

- Manglende risikovurderinger av arbeidsoperasjoner
- Manglende opplæring før arbeidstakere blir satt til å utføre risikofylt arbeid
- Manglende etterlevelse av rutiner og arbeidsprosedyrer som for eksempel:
  - Åpne dører på utsatt dekk
  - Åpne luker i sidekledning (drage-/setteluke)
  - Åpne eller utette luker til lasterom m.v.



- Sovne på vakt
- Bruk av alkohol eller andre rusmidler.

Avvik som manglende renhold og orden, manglende bruk av verne- og sikkerhetsutstyr, og en rekke andre forhold kan også føre til alvorlige ulykker.

## Ulykkeskategorier og årsaker til ulykker

I dette heftet skiller vi mellom personulykker etter for eksempel arbeidsulykker som fører til skader på enkeltpersoner og mellom ulykker som påvirker sikkerheten for fartøyet og derved hele mannskapet.

### Personulykker

#### Fall over bord

Det finnes mange forskjellige årsaker til at noen faller over bord. Det kan her nevnes akutt sykdom, besvimelse, glatt dekk, krapp bevegelse av båten, klekking av fisk, forsøk på å løse opp garnvaser utabords, renskjæring av propell, at en blir dratt med over bord av fiskebruk med videre.



#### Forebyggende tiltak

Spesielt på ènmannsbåter er det viktig at fiskeren sikrer seg mot å falle overbord for eksempel med sikkerhetsline eller forhøyet rekkverk. Uansett må man tenke nøye gjennom de farer som følger av å arbeide alene på dekk.

Ved arbeid på dekk om bord i fartøy med èn person om bord, bør det benyttes sikkerhetssele eller belte med line, så fremt ikke slik bruk, på bakgrunn av risikovurdering, anses som farlig eller særlig vanskelig. Ved opphold eller arbeid på utsatt dekk **skal** det dessuten benyttes redningsdrakt, arbeidsflytevest eller annet flyteplagg.



#### Andre forebyggende tiltak:

- Dekksbelegg med ru overflate
- Godt fottøy
- Øket rekkehøyde (minimum 75 cm)
- Stoppanordning for framdrift av fartøy i tilknytning til sikkerhetsline, - spesielt for ènmannsbåter.
- Overbordledere (påbudt)



## Dratt overbord

Det har forekommet flere ulykker hvor fiskere har blitt fast i bruk under setting og gått på sjøen. Også under innhaling av bruk har det skjedd dødsulykker hvor fiskere har mistet balansen og falt i sjøen.

Ved setting av garn eller line har det skjedd flere dødsulykker hvor fiskere som har klargjort iltau har blitt fast i dette og blitt dratt med overbord.

For å unngå slike ulykker er det viktig at en utfører jobben med omtanke og at uerfarne fiskere får nødvendig opplæring og blir gjort kjent med arbeidsoppgavene sine, også med tanke på arbeidsoperasjoner som må anses som spesielt farlige. Holdtau og

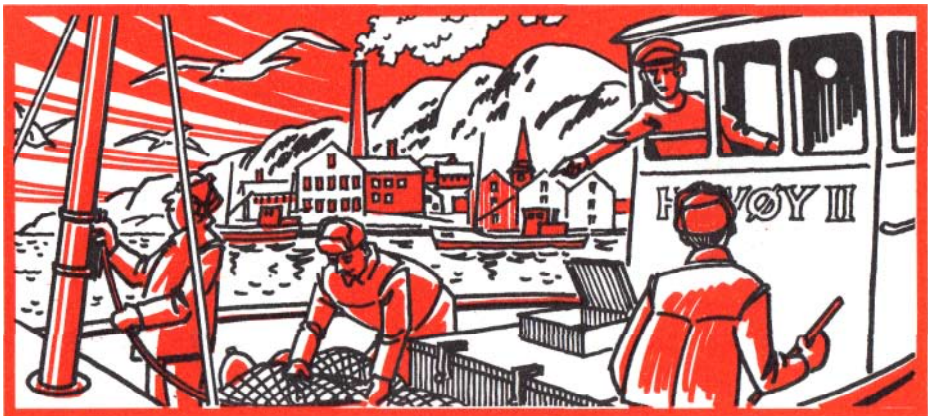


faste eller midlertidige inngjerdinger skal settes opp hvor dette er nødvendig for å hindre at liv eller helse utsettes for fare.



Andre tiltak kan blant annet være:

- Skilting av farlig arbeidsplass
- God utsikt fra styrehuset ned på dekk (også fjernsynsovervåkning)
- God kommunikasjon mellom styrehus og dekk
- Avskjerming av iltau under setting
- Ekstra rekkverk rundt notbinge.



## Drukning i havn

Dårlig eller manglende landgang/leider mellom kai og fartøy eller mellom to fartøy har vært årsak til flere drukningsulykker. I forskriftene er det krav om at alle fartøy skal ha om bord tilfredsstillende atkomstmiddel (gangvei/leider/fallreip m.v.) slik at iland- og ombordstigning kan foregå på en forsvarlig måte. Ved gangvei/leider bør det også være en livbøye med line og det skal sørges for forsvarlig belysning.



Andre drukningsårsaker kan være fall over bord ved vedlikeholdsarbeid eller ved fortøyning. Kantring av robåt til og fra fartøyet og hopp fra fartøy til kai eller omvendt har også medført drukningsulykker. De fleste av disse ulykkene blir forårsaket av at det blir tatt unødvendige sjanser. Man vet som oftest at handlingen kan være farlig, men da det har gått bra så ofte før, forsøker man igjen. Man skulle tro at «vågestykker» som å forsøke tilsynelatende håpløse hopp fra båt til kai bare ble gjort av yngre menn for å vise sine ferdigheter, men slike dumheter forekommer dessverre også blant voksne erfarne mennesker.

Dette er viktig:

- Bruk forskriftsmessig gangvei eller leider
- Sørg for forsvarlig belysning ved landgang/leider samt livbøye.
- Bruk sikkerhetsnett under landgang/leider.
- Sørg for at løse overbordledere er hengt ut over rekka.
- Ved arbeid fra robåt/sjette eller ved forflytning til og fra fartøy bør det benyttes klær med flytemidler/redningsvest. Robåten bør ha flytetanker, gripetau og håndtak ved kjøll.
- Se opp for glatt kaidekke og defekt kaileider. Rapporter slike forhold til Arbeidstilsynet.
- Hopp ikke på land, men vent til fartøyet ligger ved kai og benytt gangvei eller leider. Det er bedre å komme litt for sent, - enn å miste livet flere år for tidlig.



## Slag- og klemulykker

Nesten hvert år har det forekommet ulykker hvor fiskere blir hengende i garn eller huket fast i line og blir dratt inn i spillet. Også under fiske med not eller trål skjer det slag- og klemulykker hvor årsaken kan være at wire, blokk med videre ryker. Et annet spesielt utsatt område synes å være i lasterom på ferskfisk- og frysetrålere. Også under inn- og utsjakling av tråldører skjer det alvorlige klemulykker.



I henhold til gjeldende regler skal manøverhender for vinsjer automatisk gå tilbake til stoppstilling når den slippes. Alle vinsjer og dekkmaskiner skal være arrangert med nødstop. Også for garn- og linespill, "triplex" og annet innhalingsutstyr skal manøverhender normalt gå tilbake til stoppstilling når den slippes. Dersom hendelen ikke automatisk går tilbake til stoppstilling skal det være anordnet selvaktiverende nødstop i tillegg til "vanlig" nødstopinnretning.

Av andre tiltak mot slike ulykker kan nevnes:



- Automatisk nødstop av garn/linespill og vinsj slik at en person ikke kan bli dratt inn i spillet/vinsjen.
- Fjernstyring av spill/vinsj.
- Bruk av tromler istedenfor nokker.
- Arranger lett tilgjengelig nødstop/kontroll for transportbånd i lasterom.
- God kommunikasjon mellom "fabrikk" og lasterom.
- Vurder om det er forsvarlig at mannskap jobber alene i lasterom.
- Bruk av vernefottøy, hansker og arbeidstøy som ikke lett hukes fast.
- Godt fotfeste på dekk.

## Fallende gjenstander

Undersøkelse har vist at de fleste skader forårsaket av snurperinger kan unngås ved bruk av vernehjelm. Utstyr som vernesko/støvler og hjelm vil også kunne hindre/reducere skade fra fallende verktøy, sjakler med videre, samt:

- Ved arbeid i rom under lasting/lossing og rengjøring.
- Støt mot maskindeler eller ror med videre på dekk eller i maskinrom.



**Under arbeid hvor det kan være fare for å bli skadet i hodet, skal det alltid brukes vernehjelm.**



Viktige forholdsregler:

- Gå aldri under hengende last.
- Belast aldri bommer og redskap mer enn de er sertifisert og konstruert for.
- Bommer og redskap som blokker, sjakler, kroker, hov, grabb og lignende skal være tydelig merket med tillatt sikker arbeidsbelastning (S.W.L.).
- Alle løfteinnretninger med tilhørende utstyr skal være sertifisert/godkjent av sakkyndig person type A.
- Hvert år skal det av mannskapet utføres en årlig kontroll og funksjonstest av alt løfteutstyr.
- Hvert femte år skal det av sakkyndig person type B utføres en inngående kontroll og prøving av alt løfteutstyr med tilhørende arrangement.
- Alle kontroller, utskifting av utstyr og lignende som blir gjort på løfteutstyr skal føres inn i kontrollboken.



## Fallulykker om bord

Glatte/sleipe dekk som ofte skyldes oljelekkasje fra vinsj/spill, fisk/fiskeslo på dekk eller is på dekk er skyld i mange fallulykker. Mangel på håndrekker og håndbøyler kan være årsak til fall. Defekte ledere til lasterom har vært årsak til mange alvorlige ulykker.



For å redusere antallet fallulykker er dette viktig:

- Hold dekket så rent som praktisk mulig
- Benytt antisklibelegg (ru overflate)
- Bruk hensiktsmessig fottøy
- Hold orden på dekk
- Sett opp nødvendige håndrekker/håndbøyler
- Benytt forskriftsmessig lederarrangement.



## Leider til lasterom

- Fast leder er tryggere å bruke enn løs leder.
- Selv på fartøy som i henhold til reglene kan ha løs leder bør det forsøkes å få til et arrangement med fast leder.
- På fartøy der en benytter løs leder må en sikre lederen på en betryggende måte.
- Leder med bøyler i den øverste enden som kan hukes over lukekarmen bør velges dersom løs leder "må" brukes.
- Det finnes også arrangement hvor lederen er festet på innsiden av lukekarmen og med inn-sveiste trinn øverst i karmen.

Leidere kan lett bli skadet under lasting og lossing slik at jevnlig ettersyn og vedlikehold er svært viktig.



## Rom eller tank hvor det kan være farlige gasser

Også på fiskefartøy har flere mistet livet ved å gå ned i en tank, i et lasterom eller annet uventilert rom uten å forvise seg om at oksygeninnholdet i lufta var tilstrekkelig. Når stål rustet på grunn av for eksempel fukt på skott og skutetider forbrukes oksygen. Derfor kan uventilerte rom være livsfarlige å beveges seg inn i.



Et annet farlig forhold gjelder spesielt for fartøy som fører lodde eller annet råstoff til fabrikk. Som kjent vil slikt råstoff som ikke er sterkt nedkjølt eller tilsatt konserveringsmiddel begynne å råtne under transporten. Dette vil medføre utvikling av illeluktende, irriterende og giftige gasser i lasterommene, og samtidig nedsette oksygeninnholdet betydelig. Denne reduksjon av oksygeninnholdet skyldes utviklingen av karbondioksid (kullsyre) ved forråtnelse.

For å hindre - eller i hvert fall begrense - faren for slike ulykker, er det meget viktig at alle om bord er kjent med de faremomenter som er tilstede, og innretter seg etter gjeldende forskrifter.

## Dette er viktig:

- Kontroller at atmosfæren er i orden før du går ned i en tank, et lasterom eller et annet avstengt rom som ikke har vært skikkelig ventilert.
- Er det tvil om atmosfæren, - bruk godkjent trykkluftapparat.
- Bruk sikkerhetssele med line og sørg for å ha kontaktpersoner utenfor tanken/rommet.



## Beskytt deg mot skader

Det finnes også flere andre skadeårsaker som medfører lidelse og tapt arbeidsfortjeneste. De fleste av disse kan man også få bort ved å planlegge og tilrettelegge arbeidet skikkelig og bruke riktig verneutstyr.

### Dette er viktig:

- Tenk før du handler
- Beskytt øynene dine ved sliping, rustbanking, sprøytemaling, sveising, med videre.
- Bruk hørselvern ved opphold og arbeid i maskinrom eller ved støyende maskiner.
- Riktige arbeidshansker bør brukes når det arbeides med wire og tauverk. Også under annet arbeid bør arbeidshansker benyttes.

## Orden og renhold

På fartøy hvor orden og renhold inngår i den daglige rutine vil dette bety økt sikkerhet og bedre trivsel om bord.

## Personlig verneutstyr

Verneutstyret skal kun benyttes til angitt formål og i tråd med tilhørende bruksanvisninger. Før innkjøp av verneutstyr skal det være utført en risikovurdering av hvilke farer verneutstyret skal beskytte mot. Forhold ved den enkeltes helse og arbeidssituasjon, samt verneutstyrets beskyttelsesevne skal tas i betraktning sammen med komfort og individuell tilpasning. Verneutstyret skal heller ikke tilføre ny risiko, som for eksempel at man hekter seg opp i reimer, at hjelmen vanskeliggjør bruk av hørselvern, åndedrettsvern, gir dårlig sikt og så videre.

## Produksjon og merking av verneutstyr

Alt personlig verneutstyr skal være CE-merket som en bekreftelse på at gjeldende bestemmelser om produksjon av personlig verneutstyr er oppfylt.

## Vernehjelm

Hjelmens oppgave er å beskytte hodet mot skade ved slag, støt eller fallende gjenstander. Hjelmen må være av godkjent type og skikkelig tilpasset brukeren. For vinterbruk finnes det hjelmlue med ørelapper til bruk under hjelmen.



## Vernefottøy

Vernefottøy finnes i mange forskjellige utgaver. Fra høyskaftede lær- og gummistøvler, med eller uten isolering, til vanlige solide sko. Felles for alle typer er stålheten som skal beskytte tærne mot klemskader og fallende gjenstander.



## Øyevern

Ved arbeidsoperasjoner om bord hvor det kan være fare for sprut, splinter eller gnister, må du beskytte øynene. Ansiktsskjerm eller vernebriller av godkjent type bør alltid brukes når slikt arbeid utføres.



## Hørselvern

Ved støyende arbeidsoperasjoner bør det brukes hørselvern. Også på dette området finnes det mange forskjellige typer å velge mellom.



## Arbeidshansker

Ved valg av arbeidshansker eller votter gjelder først og fremst at hanske og hånd skal passe sammen, men også at de passer til det arbeid de skal brukes til. For de fleste arbeidsoperasjoner om bord vil det være nødvendig med en slitesterk hanske med god gripeevne.



## Flytevest

Personer som arbeider eller oppholder seg på utsatt dekk skal være utstyrt med arbeidsflytevest eller flyteplagg. En slik vest eller plagg kan ha fast innlagt flytemiddel eller ha oppblåsbare flytekommer.

## Skipsulykker

Selv om antall fartøy i flåtegruppen har blitt betydelig redusert de siste tjue årene har antall skipsulykker med fiskefartøy involvert nesten ikke blitt endret. Det er grunnstøtinger og branner som utgjør de fleste ulykkene, med henholdsvis cirka 43 % og 25 %. Lekkasje og kollisjoner utgjør cirka 10 % hver.

Ser man på årsaker til grunnstøtinger er hele 70 % relatert til handling og arbeidspraksis om bord. Typisk her er manglende planlegging av seilas, manglende utkikk, feilvurdering av fartøyers bevegelser, andre ytre forhold og soving på vakt. Vakthavende i styrehus har som oppgave å sørge for at fartøyet med dets mannskap og last driftes innenfor sikre rammer. Alle uromomenter som kan stjele vedkommendes oppmerksomhet må anses som avvik fra gjeldende regler.

Brann oppstår ofte som følge av teknisk svikt, og en gjenganger her er lekkasje av diesel/gassolje/smøreolje på varme overflater som eksosmanifoiler med videre. En del branner oppstår i elektriske anlegg. Årsaken til kollisjoner er ofte relatert til handlingsfeil om bord på begge fartøy.

Selv om det er relativt få alvorlige personulykker i forbindelse med kollisjoner og grunnstøtinger, medfører slike ulykker tap av store materielle verdier.

### Dette er viktig:

- Planlegg seilassen på forhånd.
- Bro/styrehus skal alltid være bemannet med kvalifisert navigatør, utkikk og rormann.
- Sørg for tilstrekkelig søvn/hvile før vakt.
- Bruk aldri rusmidler før fart eller i sjøen.
- Fartøyets fart må avpasses etter værforhold, synlighet, trafikk tetthet. m.v.
- Ansvarshavende i styrehus må være kjent med instrumentbruk, manøverprosedyrer m.v.
- Bruk alltid riktige lanterner og signalfigurer.
- Selvstyreanlegg/styrehjelp skal ikke benyttes i trangt farvann eller i farvann med mye trafikk.
- Brovaksalarm er ikke en erstatning for utkikk og rormann.



## Brann og eksplosjon

Brann/eksplosjon utgjør den største forlisårsak i fiskeflåten med 44 % av ulykkene. De første minuttene - ofte de første sekundene - er avgjørende for hvordan en brann utvikler seg. Det er derfor viktig at alle om bord vet hvor slukkeutstyret finnes - og at de kan bruke det. Hurtig reaksjon og riktig mottiltak fra din side kan hindre en katastrofe.

### Dette er viktig:

- Gjør deg kjent med alarminstruksen og sikkerhetsreglene om bord.
- Gjør deg kjent med hvor slukkeutstyret er plassert, og kontroller at utstyret er klart til bruk.
- Lær deg å bruke de forskjellige slökkemidler.
- Slå øyeblikkelig alarm ved branntilløp eller mistanke om brann.
- Tilkall hjelp.
- Begynn slökkearbeidet straks.



### Hvor og hvordan oppstår brann?

De fleste branner oppstår i maskinrom og innredning. Brann oppstår ofte som følge av teknisk svikt, og en gjenganger her er lekkasje av diesel/gassolje/smøreolje på varme overflater som eksosmanifoiler med videre. En del branner oppstår i elektriske anlegg.

### Hva kan gjøres for å hindre brann?

Først og fremst gjelder det å overholde de forskrifter og regler som er gitt om sikringstiltak mot brann på fiske- og fangstfartøy.

### Dette er viktig:

- Røyk ikke i køya eller i maskinrom.
- Hold orden i maskinrom og tørk opp oljesøl.
- Hold elektrisk utstyr i orden. Kluss ikke med elektrisk utstyr/anlegg, men tilkall fagkyndig hjelp.
- Gjør ditt til for at bestemmelser om sikringstiltak mot brann blir overholdt.

## Stabilitet og kantring

Et fartøy med god stabilitet retter seg hurtig opp ved vanlige krengevinkler og tåler stor krenkning uten å kantre.

### Fartøyets stabilitet er avhengig av to forhold:

- Den stabilitet som er bygd inn i fartøyet på grunn av skrogets form.
- Den driftsmessige stabilitet som skipper og mannskap har ansvaret for, og som de kan påvirke.

Den innebygde stabiliteten kan ikke endres uten å bygge om skroget.

### Viktige punkter som vil innvirke på driftsmessige stabilitetsforhold:

- Lukningsmidler. Luker og dører skal kunne lukkes værtett med terser.
- Andre åpninger, som for eksempel luftinntak til maskinrom, skal være plassert slik at de er i tilstrekkelig høyde over dekk blant annet for at vann ikke skal trenge inn i fartøyet ved krenning.
- Lasteforhold, unngå for eksempel fisk på dekk med tomme lasterom.
- Fiskeredskap, ikke ha mer bruk om bord enn det fartøyet er beregnet for.
- Operasjon og manøvrering av fartøy i sterk vind eller grov sjø.

Selv om kantring bare utgjør et fåtall av ulykkene, skjer slike ulykker fort og ofte med tap av menneskeliv. Årsaken er ofte at enkle, men viktige sikkerhetsrutiner blir glemt eller oversett.



### Feil bruk av mesan årsak til kantring

Sjøfartsdirektoratet har mottatt opplysninger som synes å bekrefte at strekt mesan i sterk vind har vært medvirkende årsak til at fiskefartøy har kantret og menneskeliv er gått tapt. Særlig utsatt er mindre båter som fører overdimensjonert mesan.



### Forebyggende tiltak:

- La en seilmaker eller en erfaren fisker påse at mesanens størrelse er tilpasset båtens størrelse.
- Gå aldri med strekt mesan under full fart og i sterk vind eller når det er kastevind eller vekslende vindforhold.
- Ta alltid ned mesanen når du dreier av.

### Lenseporter

Fiskefartøy er stort sett konstruert og bygget for å kunne tåle hardt vær og røff sjø som ofte kan slå inn over rekka. For at fartøyet skal opprettholde stabiliteten under slike forhold er det imidlertid avgjørende å bli kvitt vannet på dekk hurtigst mulig. Derfor er det viktig at lenseporter/svalkelemmer fungerer etter sin hensikt.

Rapporter viser imidlertid at lenseporter/ svalkelemmer på mange fartøy fortsatt blir låst i lukket stilling. Årsaken kan være at man har løs fangst på dekk eller at man ønsker tørrest mulig dekk. Dette er å utfordre skjebnen, og mange av dem som tok sjansen på slike livsfarlige arrangementer lever ikke lenger. Det er å håpe at gjenlevende tvilere snart forstår at dette er farlig.

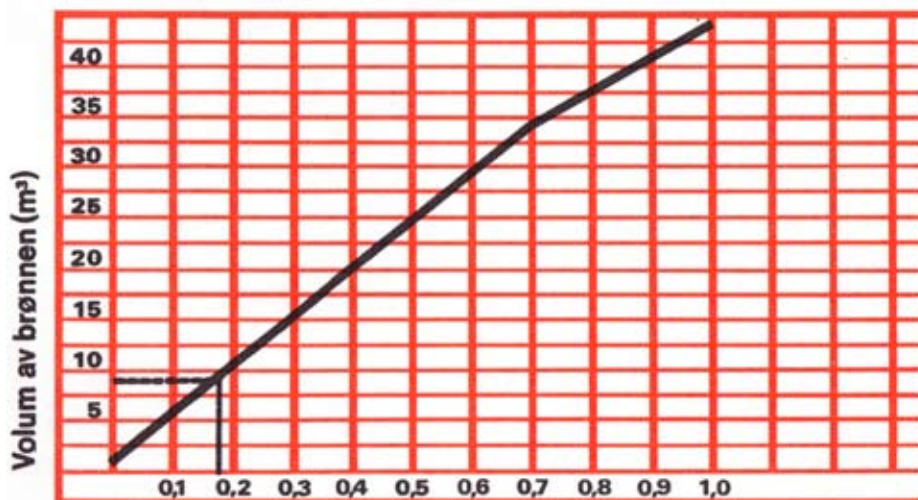
### Dette er viktig:

- Lenseporter må ikke blokkeres ved at lemmer låses i lukket stilling.
- Lemmer i lenseporter skal hengsles øverst eller nær øvre kant slik at de åpner utover på tilfredsstillende måte ved overvann.
- Lemmene skal vedlikeholdes og ha slik klaring at de ikke setter seg fast

### Beregning av lenseportareal for fiskefartøy under 15,0 meter

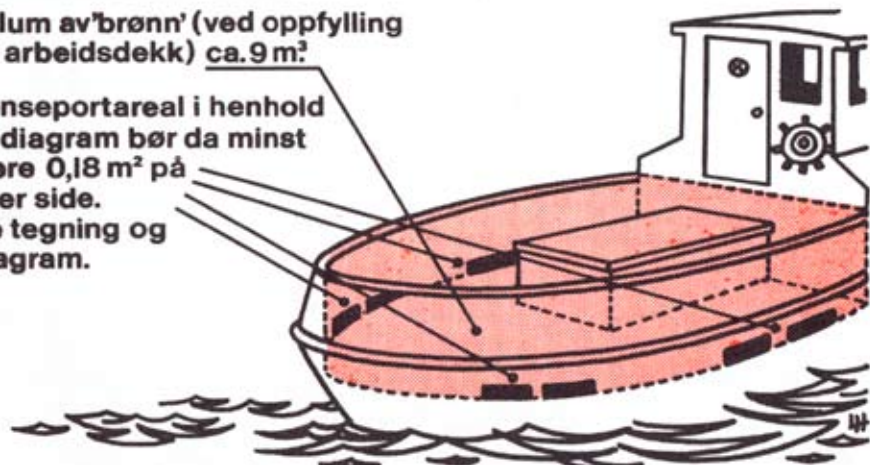
Nedenfor finnes beregning av lenseportarealer i forhold til volum av "deksbrønn" i henhold til retningslinjer gitt i Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter (1990).

### RETNINGSLINJER FOR BEREGNING AV LENSE- PORTAREALE FOR FISKEFARTØY UNDER 10,67 M.



Volum av 'brønn' (ved oppfylling av arbeidsdekk) ca. 9 m<sup>3</sup>

Lenseportareal i henhold til diagram bør da minst være 0,18 m<sup>2</sup> på hver side. Se tegning og diagram.



### Fiskeredskapenes innvirkning på stabiliteten

I enkelte tilfeller har krengeomomentet (ytre kraft) fra fiskeredskap blitt så stort at fartøy har kantret. Årsakene har vært flere, men kantringer har bl.a. skjedd i forbindelse med forsøk på å løsne fastsatt trål. Også vanskelige vind-/strømforhold, hvor trålwiren trekker / strever ut til den ene siden, kan medføre så stort krengeomoment at fartøyet vil kunne kandre. Også ved ringnotfiske og fiske med snurrevad har det forekommet kantringer p.g.a. stort krengende moment fra fiskeredskap.

Dette er viktig:

- Hvor det er fare for stort krengeomoment, skal alle dører, luker med videre, som kan medføre at vann trenger inn i fartøyet, være lukket værtett.
- Oppkledd not og krengeomoment i kraftblokk med videre skal kunne frigjøres hurtig.
- Betjeningsbandler for vinsj bør være plassert hensiktsmessig med tanke på hurtig betjening ved forsøk på å løsne bruk som har satt seg fast. Vinsjen bør hurtig kunne frikoples.

- For å oppnå gunstigere belastning, for eksempel ved forsøk på å løsne fastsatt bruk på mindre fartøy, bør det monteres to tråldaviter, en på hver side.
- Fiskeredskapers størrelse, trekraft på vinsjer og annet redskapshåndtering-sutstyr må være tilpasset fartøyet.
- Høyde på trålgalger må tilpasses fartøyets størrelse og stabilitetsegenskaper.
- Det må vises særlig aktsomhet ved fiske under vanskelige strømforhold.

### Dører og luker er livsviktige

Åpne luker og dører har vært årsak til mange forlis. Mange fartøy ville unngått totalforlis dersom lukene hadde vært skalket og dører til dekkshus, innredning, lugarkappe og eventuelle dører til egnerhus hadde vært forsvarlig lukket. Ugunstige bølgeforhold sammen med uventet kastevind kan lett slå et mindre fartøy over i en krengningsvinkel hvor sjø vil strømme inn hvis fartøyet har luker og dører åpne.

Selv med inntak av forholdsvis små vannmengder vil fartøyets stabilitet bli kraftig redusert på grunn av effekten av fri væskeoverflate. Fartøy som går med åpne luker og dører kan ikke betraktes som sjødyktige.



#### Monter fiskeluke

Under fiske er det imidlertid nødvendig å få fangsten ned i rommet. Monteres det en fiskeluke i lukedekslet til rommet, reduseres størrelsen på åpningen og den vil hurtigere og lettere kunne lukkes i en nødsituasjon.

De fleste fartøy har montert fiskeluke og arrangementet virker tilfredsstillende.

#### Dette er viktig:

- Værtette/spruttette dører på utsatt dekk og på arbeidsdekk skal være i god stand (med pakninger og terser), holdes lukket i sjøen og være merket med skilt om dette.
- Luker til lasterom skal kunne lukkes værtett og være terset igjen når de ikke brukes. "Skoeskelokk" som lukedeksel er ikke akseptabelt.
- Sørg for at båten din har luker som kan skalkes og lukkes vanntett.
- Se til at fartøyets dører er i en slik stand at de kan lukkes tett.



## Havari på grunn av lekkasje

### Kontroller rør og slanger - og unngå lekkasje i maskinrom

Det er som regel lite du kan gjøre for å berge fartøyet hvis det oppstår større lekkasjer for eksempel ved grunnstøting, kollisjon eller når skrogsammenføyninger av andre årsaker går opp. Det viktigste da er å bringe deg selv i sikkerhet.

Mangelfullt vedlikehold og ettersyn er ofte årsak til at mindre fartøy havarerer eller totalforliser på grunn av lekkasjer.

Særlig på mindre båter er morkne kjølevannslanger, defekte slangeklemmer, manglende ettersyn av hylsepakning og skroggjennomføringer en vanlig årsak til lekkasjehavari. Forebyggende tiltak kan imidlertid redusere faren for slike unødvendige havarier.

### Dette er viktig:

- Fleksible slanger må etterses ofte og skiftes ved minste antydning til, eller mistanke om, slitasje.
- Vær oppmerksom på at slangebrudd ofte oppstår på innsiden av slangen hvor skarpe kanter på rørstussen kan ha skåret den opp.
- Bruk doble syrefaste slange-klemmer og kontroller dem regelmessig.
- Det er ikke tillatt å bruke plast- eller gummislanger på rør under vannlinjen som har forbindelse til bunnventil/sjøvannsinntak og som ved brudd vil føre til innstrømming av vann.



- Det skal være avstengningsventil på alle sjøvannsinntak. Ventilratt skal være montert over dørkplater og skal være lette å nå.
- Hold lensepumper i orden og ha alltid en effektiv håndpumpe som reserve og nødlensepumpe.
- Håndpumpa skal være montert på dekk eller i egnerhus med utløpsrør ut over skutesiden.
- På små båter kan den monteres i styrehus for å skjerme pumpe mot

frost. Håndpumpa må under ingen omstendighet monteres innvendig i lukekarm til lasteroms Luke slik at lukedekslet må av når pumpe skal brukes.

- Skroggjennomføringer må etterses regelmessig.
- Kontrollør kilerem som driver lensepumpe regelmessig.
- Kontroller hylsetetning og hylsearrangement regelmessig.



### Alarm ved for høy vannstand

Lekkasjer som ikke har blitt oppdaget i tide har vært årsak til mange havarier og har kostet mange menneskeliv.

Tidlig varsling av høy vannstand på grunn av lekkasje vil kunne forhindre slike tragedier. Det finnes flere gode varslingsanlegg på markedet som også passer for sjarker og andre mindre fiskefartøy, og disse er rimelige i anskaffelse.





## Lasteforhold



Fartøy større enn 10,67 meter skal ha påført nedlastingsmerker eller lastemerker på skutesiden.

### Dette er viktig:

- Fartøyets stabilitet og størrelse på fribordet henger nært sammen.
- Fartøyet må ikke lastes dypere enn til det lastemerket som gjelder for årstiden.
- Det må aldri lastes slik at utsatt del av fribordsdekk blir liggende under vann.
- Lenseporter må ikke blokkeres. Svalkelemmer må være godt vedlikeholdt.
- Fartøyet må lastes i henhold til begrensninger i godkjente stabilitetsberegninger (når slike foreligger).
- Fisk eller annen last tillates ikke ført på dekk uten at fartøyet har godkjenning for føring av dekkslast.
- Etter ombygging, skifte av maskineri og lignende, må stabiliteten beregnes på nytt.

## Operasjon og manøvrering under vanskelige forhold

En skipper bør vite hvordan fartøyet reagerer under forskjellige vind- og strømforhold slik at det kan tas nødvendige forholdsregler. Det er derfor viktig at skipperen får hurtig beskjed dersom en vanskelig situasjon oppstår. Forskyvning av last, nedising og strekt mesan i sterk vind har hittil kostet mange liv og tap av fartøy.

### Dette er viktig:

- Last og fiskeredskaper må sikres forsvarlig.
- Begrens isdannelse ved eventuelt å redusere farten og/eller endre kursen.
- Fjern is med alt tilgjengelig mannskap. Høytliggende is bør tas først. Vær oppmerksom på eventuell gjenising av lenseporter.
- Unngå å ri på en bølgetopp fra akterlig sjø.
- La en seilmaker eller en erfaren fisker påse at mesanens størrelse er tilpasset båtens størrelse.
- Gå aldri med strekt mesan under full fart og i sterk vind eller når det er kastevind/vekslende vindforhold.
- Ta alltid ned mesanen når du dreier av.



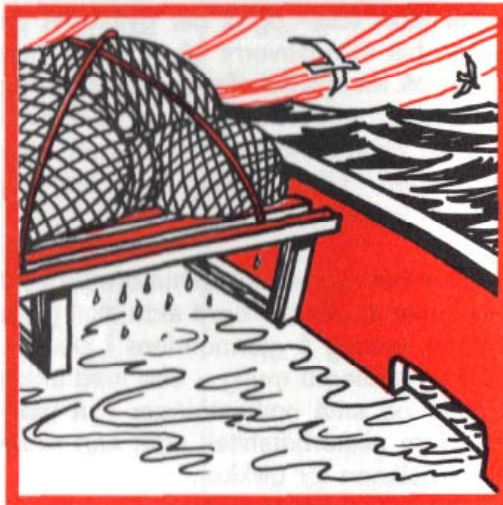
### Sikring av not og garn

Flere fiskefartøy har havarert på grunn av at bruk som har ligget usikret i binge eller på dekk, er blitt tatt av vind og sjø og skyllet over bord. Redskaper har satt seg fast i propell og ror og hindret manøvrering. Menneskeliv har også gått tapt ved slike havarier. Men selv med enkle midler går det an å sikre båt og mannskap mot slike ulykker.



#### Forebyggende tiltak:

- Bruk som ligger på hekk og dekk under fart må festes forsvarlig. Bruk presenning og se etter at ikke deler av redskaper henger utover rekka.
- Det bør være en rist under redskaper slik at ikke vann samles opp og reduserer båtens stabilitet, men får avløp og renner vekk.
- Kontroller at vekten av fiske-redskaper og annen dekkslast er tatt med i stabilitetsberegningene for båten.
- Utstyr på dekk og annen dekkslast hever båtens tyngdepunkt og reduserer derved stabiliteten.



### Sikkerhetsfarge på styrehus

Å se og bli sett er av avgjørende betydning for sikkerheten på sjøen. Det kan være vanskelig å oppdage mindre fartøy med hvitmalt overbygg og styrehus - særlig når vær- og vindforhold gjør at sjøen går hvit. For fartøy som fisker i eller nær skipsleia kan det derfor lett oppstå farlige situasjoner.

Forskning har vist at oransje er den farge som er best synlig og som klarest skiller seg ut fra sine omgivelser både på sjø og land. Oransje er derfor blitt sikkerhetsfarge og brukes i dag blant annet på livbåter, redningsvester, redningsdrakter og flytevester. Stadig flere småbåteiere ser den sikkerhetsmessige fordelene av å bruke oransje farge på overbygg og styrehus. Sjøfartsdirektoratet vil henstille til eiere av fartøy, spesielt små båter, om å male styrehus eller øverste del av styrehus med oransje farge. For å **lette ettersøking** fra fly og helikopter i dagslys bør også taket på styrehuset ha oransje farge.

### Reflekterende materialer

Fiskefartøy under 10,67 (største lengde) skal være utstyrt med refleksbånd som er godt synlige både fra sjøen og lufta.

## Radarreflektor

Fiskefartøy av tre som ikke har overbygninger av stål eller annet materiale med minst like god radarrefleksjonsevne skal være utstyrt med effektiv radarreflektor.

## AIS

### Hva er AIS?

AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime organization) for å øke sikkerheten for skip og miljø, samt forbedre trafikkovervåking og sjøtrafikk tjenester.

AIS er et viktig hjelpemiddel:

- I skip-til-skip-situasjoner for å forhindre kollisjoner.
- Som et virkemiddel for kyststater til å innhente informasjon om et skip og dets last.
- Som et VTS (Vessel Traffic Services) verktøy i skip-til-land-sammenheng.

### Hvordan virker det?

Informasjonen sendes ut ved bruk av det maritime VHF båndet. Statisk og seilasrelatert informasjon sendes hvert sjettede minutt eller ved endring av data. Dynamisk informasjon sendes med fra tre minutter til to sekunders mellomrom, avhengig av skipets fart og kursendring.

Rekkevidden til AIS er begrenset av VHF-rekkevidde, som først og fremst bestemmes av antennehøyden. Typisk rekkevidde fra et fartøy på sjøen er tjue nautiske mil.



## Utfordringer:

Selv om et fartøy er utstyrt med AIS sender- og mottaker er det ikke derved noen garanti for at data fra ditt fartøy mottas av andre, eller at du selv mottar all informasjon om andre fartøy.

Dette kan for eksempel skyldes:

- Dårlig sender/mottakerforhold (plassering av antenne med videre)
- Data fra din AIS-sender prioriteres lavt hos mottakerens AIS. AIS-data prioriteres etter visse kriterier, bla. vil fartøy med lav hastighet og data fra AIS klasse B (Ikke SOLAS godkjent, beregnet på lystfartøy) gis lavere prioritet enn data fra fartøy med stor fart og data fra AIS klasse A (SOLAS godkjent). Dette innebærer at data fra fartøy som ligger stille og data fra fartøy med AIS klasse B kan bli "usynlige" på andre fartøyers AIS-mottakere.
- Informasjon til AIS-sender/mottaker er feil eller mangler, for eksempel hvis instrumenter som gir kurs og fartsreferanse ikke er påslått eller det er angitt at fartøyet ligger fortøyd mens det i virkeligheten er i fart og så videre.
- Eldre AIS-mottakere, av SOLAS-godkjent type, "forstår" i en del tilfeller ikke signalene fra AIS klasse B.

### Andre utfordringer:

I kystnære farvann er konsentrasjonen av fartøy størst. Samtidig som påbud om AIS er gitt til større fartøy er det de minste fartøyene som er mest utsatt blant annet fordi de gir dårligere radarekko.

### Viktig å tenke på:

- Stol aldri på at du får all informasjon du trenger om andre fartøy fra AIS.
- Husk at selv om du har AIS kan du være "usynlig" for andre.
- Forsikre deg om at din AIS er oppdatert med korrekt informasjon.

## Selvstyrer - et hjelpemiddel

### - men fritar deg ikke for sikker navigering

De fleste fiskefartøy er i dag utstyrt med selvstyreranlegg. En del mindre båter har imidlertid bare installert styrehjelp uten kursovervåker (kompass-/kurs sammenlikninger). Selvstyrer eller styrehjelp som brukes riktig må anses som et nyttig og arbeidsbesparende hjelpemiddel. Men husk - det fritar deg ikke fra plikten til å holde forsvarlig utkikk.

Misbruk av automatisk navigasjonsutstyr er ofte årsak til ulykker og havarier med til dels store materielle skader og tap av menneskeliv. Det ser også ut for at det totale antall ulykker øker i takt med det stadig økende antall fartøy som skaffer seg slike anlegg om bord. Ulykkesrapportene fra sjøfartsinspektørene viser at navigatøren ofte har sovnet på vekten eller ikke oppholdt seg i styrehuset da kollisjonen eller grunnstøtingen skjedde.



Det er vakthavende navigatørs ansvar å sørge for sikker navigering - herunder også forsvarlig bruk av selvstyrer- eller styrehjelpenlegget.

### Husk!

At det finnes autopilot og mulighet for automatisk rutenavigasjon om bord betyr ikke at det MÅ brukes eller at det under alle forhold er forsvarlig å benytte slike hjelpemiddel. Bruk av autopilot i trange farvann kan også være ulovlig i henhold til regelverket.

### Brovaktalarm

Fiskefartøy på mer enn 10,67 meter største lengde som har autopilot/ selvstyrer skal være utstyrt med brovaktalarm. At fartøyet er utstyrt med brovaktalarm må under ingen omstendigheter brukes som en unnskyldning for å lukke øynene når du er på vakt. Er du trett så be om avløsning eller aktiviser deg slik at du holder deg våken!

## Litt om sjøfartsdirektoratet og våre kontroller

Skipssikkerhetsloven legger opp til at Sjøfartsdirektoratet kan, og skal, utøve våre tilsynsforpliktelser etter det overordnede kontrollprinsippet. Det vil si at vi vil fokusere på fører og reder som ansvarlige for fartøyet. Det innebærer bl.a. at fartøyets reder eller fører utfører en del av kontrollen om bord som egenkontroll.

Det man ønsker å oppnå med dette er å fokusere på ansvaret reder og fører har for blant annet sikkerheten om bord.

I tilfeller hvor arbeidsoperasjoner igangsettes uten nødvendige lovpålagte vurderinger i forkant, hvor det ikke blir benyttet forskriftsmessig utstyr eller at fartøy og utstyr benyttes på annen måte enn det de er beregnet for og som regelverket tillater, kan Sjøfartsdirektoratet innstille til videre forføyninger overfor skipets fører og rederi.

Direktoratet kan fatte vedtak om administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) i tilfeller hvor rederi, skipsfører eller andre som har sitt arbeid om bord uaktsomt eller forsettelig ikke har fulgt gjeldende regelverk fastsatt i eller i medhold av Skipssikkerhetsloven.

Det legges i tillegg opp til hyppigere uanmeldte tilsyn i denne fartøygruppen.



## SJØFARTSDIREKTORATET

Postboks 2222, 5509 Haugesund  
Smedasundet 50A, 5528 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00  
Telefaks: 52 74 50 01  
E-post: postmottak@sjofartsdir.no

[www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

### Region sør

#### Stasjon Oslo

Pb 442 Sentrum, 0103 Oslo  
Telefon: 52 74 54 00  
Telefaks: 52 74 54 01

#### Stasjon Larvik

Pb 84, 3251 Larvik  
Telefon: 52 74 54 80  
Telefaks: 52 74 54 81

#### Stasjon Kristiansand S

Pb 24, 4661 Kristiansand S  
Telefon: 52 74 54 60  
Telefaks: 52 74 54 61

#### Stasjon Stavanger

Pb 668 Sentrum,  
4003 Stavanger  
Telefon: 52 74 55 00  
Telefaks: 52 74 55 01

#### Stasjon Haugesund

Pb 2222, 5509 Haugesund  
Telefon: 52 74 55 60  
Telefaks: 52 74 50 02

#### Stasjon Bergen

Pb 110, 5804 Bergen  
Telefon: 52 74 55 80  
Telefaks: 52 74 55 81

#### Stasjon Florø

Pb 58, 6901 Florø  
Telefon: 52 74 54 40  
Telefaks: 52 74 54 41

#### Stasjon Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund  
Telefon: 52 74 55 40  
Telefaks: 52 74 55 41

#### Stasjon Kristiansund N

Pb 767, 6501 Kristiansund N  
Telefon: 52 74 54 70  
Telefaks: 52 74 54 71

### Region nord

#### Stasjon Trondheim

Pb 4310, 7417 Trondheim  
Telefon: 52 74 55 30  
Telefaks: 52 74 55 31

#### Stasjon Rørvik

Pb 229, 7901 Rørvik  
Telefon: 52 74 54 90  
Telefaks: 52 74 54 91

#### Stasjon Sandnessjøen

Pb 213, 8801 Sandnessjøen  
Telefon: 52 74 54 93  
Telefaks: 52 74 54 94

#### Stasjon Bodø

Pb 325, 8001 Bodø  
Telefon: 52 74 54 20  
Telefaks: 52 74 54 21

#### Stasjon Svolvær

Pb 54, 8301 Svolvær  
Telefon: 52 74 55 10  
Telefaks: 52 74 55 11

#### Stasjon Harstad

Pb 264, 9483 Harstad  
Telefon: 52 74 54 54  
Telefaks: 52 74 54 55

#### Stasjon Tromsø

Pb 6258, 9292 Tromsø  
Telefon: 52 74 55 20  
Telefaks: 52 74 55 21

#### Stasjon Hammerfest

Pb 180, 9615 Hammerfest  
Telefon: 52 74 54 50  
Telefaks: 52 74 54 51

### Norske velferdsstasjoner i utlandet

#### Aberdeen

41 Regent Quay,  
Aberdeen AB11 5BE  
Skottland  
Tel: (+44-1224) 21 19 33  
Faks: (+44-1224) 21 19 33  
Mobil: (+44-7860) 64 52 06  
E-post: ngss.aberdeen  
@sjofartsdir.no

#### Port Said

30 Sultan Hussein Street,  
P.O.Box 539  
Port Said 42511, Egypt  
Tel: (+20-66) 322 47 06  
Faks: (+20-66) 322 75 14  
Mobil: (+20) 12 789 76 03  
E-post: ngss.portsaid  
@sjofartsdir.no

#### Rotterdam

Oostbroekweg 4,  
3089 KL Rotterdam, Nederland  
Tel: (+31-10) 429 2068  
Faks: (+31-10) 428 1371  
Mobil: (+31) 65151 2530  
E-post: ngss.rotterdam  
@sjofartsdir.no