Den Maritime Havarikommission

REDEGØRELSE

August 2016

Arbejdssikkerhed i erhvervsfiskeruddannelsen

Den Maritime Havarikommission
Carl Jacobsens Vej 29
2500 Valby

Tlf. 91 37 63 00
E-post: dmaib@dmaib.dk
Hjemmeside: www.dmaib.dk

Uden for kontortid kan Den Maritime Havarikommission træffes på telefon 23 34 23 01.

Redegørelsen er udsendt den 26. august 2016.

Forside: Arbejdssted på fiskeskib. Kilde: DMAIB

Redegørelsen kan findes på Den Maritime Havarikommissions hjemmeside www.dmaib.dk.

Den Maritime Havarikommission

Den Maritime Havarikommission er en uafhængig enhed under Erhvervs- og Vækstministeriet, som udfører undersøgelser som en upartisk enhed, der organisatorisk og juridisk er uafhængig af andre parter. Havarikommissionen undersøger ulykker til søs og arbejdsulykker om bord på danske og grønlandske handels- og fiskeskibe såvel som ulykker om bord på udenlandske handelsskibe i dansk og grønlandsk farvand.

Den Maritime Havarikommission undersøger ca. 140 ulykker årligt. Ved meget alvorlige ulykker, såsom dødsfald og forlis, eller hvis der foreligger andre særlige omstændigheder, offentliggøres enten en søulykkesrapport eller en redegørelse afhængig af ulykkens omfang og kompleksitet.

Undersøgelserne

Undersøgelserne foregår adskilt fra den strafferetlige efterforskning uden anvendelse af juridiske bevisførelsesprocedurer og uden noget andet grundlæggende formål end at lære om ulykker med henblik på at undgå ulykker i fremtiden. Derfor kan anvendelse af denne redegørelse til andre formål føre til fejlagtige eller vildledende fortolkninger.

Indholdsfortegnelse

1. FORMÅL 4
2. FISKESKIBET SOM HØJRISIKOARBEJDSPLADS 4
2.1 Eksempel 1: Ulykke med nedstyrtende materiel 6
2.2 Eksempel 2: Ulykke med trawltromle 7
2.3 Eksempel 3: Ulykke med krabbeknuser 8
3. UDDANNELSEN TIL ERHVERVSFISKER 8
4. ARBEJDSSIKKERHED SOM DEL AF UDDANNELSEN TIL ERHVERVSFISKER 9
5. TILEGNELSE AF VIDEN OG FÆRDIGHEDER I PRAKSIS 10
6. KONKLUSION 11
7. SIKKERHEDSTILTAG 12

1. FORMÅL

Den Maritime Havarikommission sætter i denne redegørelse fokus på fiskerlærlinges praktikophold om bord i fiskeskibe som led i deres uddannelse til erhvervsfisker. En række arbejdsulykker, hvor fiskerlærlinge er kommet til skade, har givet anledning til at undersøge de lærings- og arbejdsprocesser, som gradvist ruster dem til selvstændigt at kunne varetage opgaverne som erhvervsfisker på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Grundlaget for undersøgelsen er havarikommissionens undersøgelser af arbejdsulykker i fiskerierhvervet gennem en årrække, herunder interview med mennesker, der i det daglige arbejder om bord på forskellige typer af fiskeskibe, samt fiskerlærlinges erfaringer med gennemførelsen af deres uddannelse som erhvervsfisker.

Denne redegørelse er et uddrag af den læring, som havarikommissionen har fundet. Dette er et oplæg til overvejelse og diskussion i fiskerierhvervet af, hvordan en fiskerlærling på sikker og betryggende vis kan udvikle sig fra at være en uøvet person i et fremmed risikofyldt arbejdsmiljø til en udlært erhvervsfisker.

2. FISKESKIBET SOM HØJRISIKOARBEJDSPLADS

Fiskeskibe tjener overordnet set to formål. Det første formål er at transportere besætningen til og fra fiskepladsen. Det andet formål er at udgøre en platform, hvor arbejdsprocesserne i forbindelse med selve fiskeriet kan udføres. I forlængelse af opdelingen i henhold til disse to formål er det formålstjenligt at skelne mellem *søulykker,* dvs. resultatet af svigt i fiskeskibets funktion som transportmiddel, og *arbejdsulykker*, dvs. ulykker som et resultat af arbejdsprocesser i forbindelse med fiskeriet. Søulykker knytter sig typisk til skibets navigation, stabilitet og/eller skrogets integritet og vil ofte have konsekvenser som forlis, vandindtrængning, kollision, kæntring, skader på skibet eller en kombination af disse. Arbejdsulykker sker typisk i forbindelse med arbejdsprocesser, hvor fiskegrejer og andet udstyr indgår, og har personskader af varierende alvorlighed som konsekvens. Arbejdsulykker sker ofte som følge af mekanisk svigt eller fejlslagen koordinering af arbejdet, ofte under påvirkning af dynamiske kræfter, hvor der bliver arbejdet med maskineri og grejer på dækket.

Fiskerierhvervet bliver traditionelt anset for at være et risikofyldt erhverv, og fiskeskibet er blevet opfattet som en risikabel arbejdsplads, til trods for at forskning har peget på, at sikkerheden er blevet væsentligt forbedret de senere år. Statistisk materiale viser, at der fra 1998 til 2012 er sket et fald i antallet af årligt indberettede anmeldelsespligtige arbejdsulykker fra 26 til 9 ulykker pr. 1000 fiskere[1]. Af den senest offentliggjorte statistik over ulykker til søs[2] fremgår det, at der i året 2014 er indberettet i alt 21 arbejdsulykker i fiskeriet, herunder ét dødsfald og 10 alvorlige arbejdsulykker. Alvorlige arbejdsulykker er i denne sammenhæng defineret som ulykker, der har medført skader i

[1] Sikkerhed i fiskerierhvervet - Center for Maritim Sundhed og Samfund, januar 2014
[2] Ulykker til søs 2015 - Søfartsstyrelsen

form af åbne eller lukkede brud på knogler, mistede legemsdele og/eller skader på omfattende dele af legemet. Øvrige anmeldelsespligtige ulykker er defineret som ulykker, hvor den tilskadekomne var uarbejdsdygtig i én dag eller mere foruden tilskadekomstdagen.

Det statistiske materiale er forbundet med forskellige usikkerheder og variabler, som man bør være opmærksom på. Eksempelvis er Den Maritime Havarikommission bekendt med, at indberetning af hændelser ikke er konsistent, og at tærsklen for, hvad der betragtes som en hændelse eller en ulykke, afhænger af forskellige opfattelser lokalt i fiskeskibene. Derudover fortæller statistikken i sig selv ikke noget om, hvilke mekanismer, der fører til ændringerne i tallene over tid. Det er derfor nødvendigt at undersøge, *hvad der konkret foregår på arbejdspladsen for at forstå, hvordan sikkerhed skabes gennem daglig praksis om bord i fiskeskibene*. Det er derfor en væsentlig del af havarikommissionens undersøgelsesmetode at opnå en forståelse for de udfordringer, som fiskere møder i det daglige, ikke alene for at forstå hvorfor ulykker sker, men også for at forstå hvorfor arbejdet som regel går godt. På den baggrund kan der skabes forståelse for, hvad der udfordrer sikkerheden i enkelte arbejdssituationer.

Dannelsen af Fiskeriets Arbejdsmiljøråd har betydet, at der er taget initiativ til en række sikkerhedstiltag, der tager udgangspunkt i erhvervsfiskernes arbejdspraksis. Disse initativer har betydet en væsentlig forbedring af arbejdsforholdene, fordi de har skabt en øget fokus på både fiskeskibenes indretning, og den måde bliver udført på. Anvendelsen af skridsikring på dækket, udvikling af låsemekanismer på styrestænger og den øgede anvendelse af arbejdspladsvurderinger er eksempler på, hvordan der har været en modning af en sikkerhedarbejdet i fiskerierhvervet. Effekterne af dette arbejde kan ses i ulykkesstatistikkerne.

Den Maritime Havarikommission har i de sidste fem år undersøgt en række ulykker på fiskeskibe med det formål at skabe en forståelse for de forhold, som fiskere arbejder under. Her har det været muligt at pege på ét overordnet fællestræk ved arbejdsulykkerne: Arbejdspladsens indretning har stadigvæk en væsentlig betydning for ulykkesbegivenhederne. Eksempler på dette kan ses herunder.

2.1 Eksempel 1: Ulykke med nedstyrtende materiel

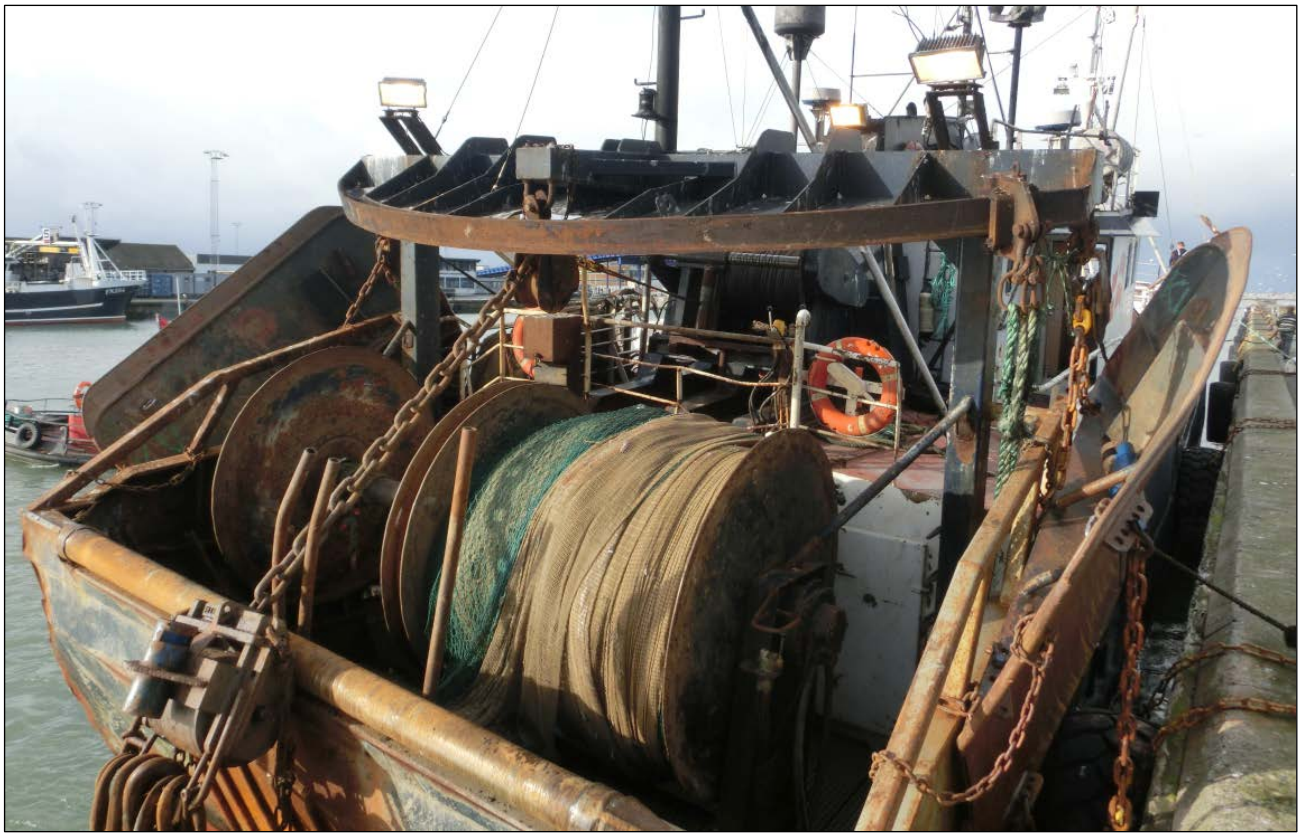
Ved en arbejdsulykke om bord på fiskeskibet JANK[3] i 2012 tog trawlet bundhold og under arbejdet med at få det fri, faldt en wireblok ned fra galgen, da en bolt knækkede. Blokken ramte et besætningsmedlems fod med alvorlig skade til følge.

Figur 1: JANK. Venstre: Galge og wireblok. Genmonteret efter ulykken. Højre: Fiskerens støvle efter ulykken. Kilde: DMAIB

[3] Søulykkesrapport - JANK - Arbejdsulykke den 21. marts 2012 – Den Maritime Havarikommission

2.2 Eksempel 2: Ulykke med trawltromle

Ved en arbejdsulykke om bord på trawleren SIGNET i 2013[4] svigtede sikkerhedsforanstaltninger, som skulle have forhindret trawltromlen i fortsat at køre rundt, når betjeningshåndtaget blev sluppet. Nødvendigheden i at arbejde tæt på trawlspillet og med fiskegrejerne førte til, at et besætningsmedlem døde. Det kunne konkluderes, at arbejdspladsen på fiskeskibe grundlæggende var indrettet med fokus på behovet for at løse en opgave fra et driftsmæssigt perspektiv, og i mindre grad med øje for menneskets sikre udførelse af arbejdet.



Figur 2: SIGNET. Trawltromler på agterdæk.Kilde: DMAIB

[4] Søulykkesrapport - SIGNET - Arbejdsulykke den 27. november 2013 – Den Maritime Havarikommission

2.3 Eksempel 3: Ulykke med krabbeknuser

I forbindelse med en arbejdsulykke på HELLE-JES[5] i 2014, der skete som følge af en utilsigtet bevægelse af krabbeknuserens betjeningshåndtag, var det ligeledes tæt interaktion med udstyret, som resulterede i, at en fisker fik hånden svært læderet. Den tekniske indretning af arbejdspladsen tog også her udgangspunkt i en optimering af driften, dvs. mekanisk frem for manuel knusning af krabber, og personsikkerheden var i mindre grad tænkt ind i krabbeknuserens design og konstruktion.

Figur 3: HELLE-JES. Krabbeknuser på arbejdsdækket. Kilde: DMAIB

Der er stor variation i indretningen af de enkelte fiskeskibe og det udstyr, som findes om bord, selv for skibe som benyttes til samme fiskeri- og fangstmetode. Derudover findes der mange forskellige måder at indrette arbejdet om bord på, hvilket betyder, at hvert enkelt fiskeskib udgør en unik arbejdsplads med særlige risikomomenter, som fiskerne skal imødegå i deres dagligdag. Skift mellem arbejde om bord i forskellige fiskeskibe afføder derfor et behov for omstilling og for indføring i de lokale forhold om bord.

3. UDDANNELSEN TIL ERHVERVSFISKER

Siden 1996 har det været en betingelse for at blive erhvervsfisker, at man både opfylder et alderskrav og et uddannelseskrav. I dag er uddannelsen til erhvervsfisker en 2-årig uddannelse, hvor både teori og praktik indgår. Inden første praktikudmønstring gennemgår eleverne et tre-

[5] Redegørelse - HELLE-JES - Arbejdsulykke den 11. januar 2014 – Den Maritime Havarikommission

ugers introforløb, hvor også et søsikkerhedskursus gennemføres delvist om bord i fiskeriskolens træningsfartøj. I den efterfølgende praktik deltager eleverne i håndtering af fangstgrejer, behandling af fangsten, sejlads og vedligehold af skibet samt kabystjenesten. I den efterfølgende skoleperiode modtager eleverne undervisning i sikkerhed til søs, navigation, fangst og fangstbehandling, skibssystemer og kabystjeneste. Efter endt skoleperiode skal eleverne til søs på endnu et praktikophold, efterfulgt af en afsluttende skoleperiode.

Efter endt uddannelse får eleverne "det blå bevis", som giver førerrettigheder om bord i fiskeskibe op til henholdsvis 9 og 15 meters længde afhængig af, hvilke kurser der er bestået undervejs i uddannelsen.

4. ARBEJDSSIKKERHED SOM DEL AF UDDANNELSEN TIL ERHVERVSFISKER

I "Bekendtgørelse om erhvervsfiskeriets grundkursus"[6] er der opstillet en række læringsmål i uddannelsens indhold. Her indgår arbejdssikkerhed som selvstændige delelementer i den viden, de færdigheder og de kompetencer, som eleverne skal udvikle. Der skal opnås "*viden om sundhedsmæssige og sikkerhedsmæssige risici ved arbejdets udførelse*", færdigheder, som gør eleven i stand til at "*arbejde med dæksmaskiner, spil og grejer samt arbejde i lukkede rum om bord på et fiskefartøj på en sikkerheds- og sundhedsmæssig forsvarlig måde*", og der skal skabes kompetencer, som sætter eleven i stand til at "*deltage selvstændigt i sikkerhedsarbejdet om bord på et fiskefartøj*".

Bekendtgørelsens uddannelsesmål forbindes med det praktiske arbejde om bord gennem fiskerlærlingenes uddannelsesbog, som de medbringer om bord i skibene i praktikperioderne. Uddannelsesbogen er et styringsdokument, hvor en række punkter skal hjælpe lærlingen til en god læringsproces, og når lærlingen har opnået en tilfredsstillende rutine i de enkelte discipliner, kvitterer føreren eller hans stedfortræder for dette i uddannelsesbogen. Et kapitel i uddannelsesbogen er dedikeret til arbejdssikkerhed, hvor en række processer og udstyr er nævnt i brede termer, med fokus på henholdsvis komponenter og processer, eksempelvis "*Styrestangsarrangement"* og *"Faremomenter ved arbejde med dæksmaskineri Nødstop*". Dette kapitel beskriver de processer og elementer om bord i fiskeskibet, som erfaringsmæssigt viser sig forbundet med hændelser, hvor fiskere er kommet til skade. Således er indholdet primært historisk betinget og skrevet ud fra den risikobetragtning, der findes hos forfatterne af uddannelsesbogen. Ordlyden kan umiddelbart synes underspecificeret, da for eksempel ordet "*Styrestangsarrangement"* ikke i sig selv fortæller noget om en forbindelse til arbejdssikkerhed. Der forudsættes en forforståelse for den risiko, som er forbundet med arbejdet med styrestangsarrangementet, og hvordan den imødekommes og håndteres.

De overordnede målsætninger i bekendtgørelsen, som er beskrevet ovenfor, bliver på den måde omsat til konkrete målsætninger i uddannelsesbogen, selvom der ikke følger en nærmere be-

[6] BEK nr. 963 af 26/08/2015

skrivelse med til de enkelte punkter i uddannelsesbogen. Det kan være en effektiv måde til at imødekomme den nødvendige variation, som lærlingene vil møde i deres dagligdag på det enkelte praktiksted, men også den variation, der naturligt findes mellem forskellige fiskeskibe. Uddannelsesbogen giver en struktur i praktikopholdet ved at opliste en række standardemner, som alle fiskerlærlinge skal gennemgå. Dog er disse emner formuleret på en overordnet måde, som tillader tilpasning til det enkelte skibs arbejdsmiljø.

Fiskerilærlinge har behov for at oparbejde specifikke, praktiske, færdigheder, som knytter sig til det enkelte skib, for at kunne begå sig sikkert om bord. Nøjagtig hvilke kompetencer, der skal oparbejdes for at undgå at komme til skade afhænger til dels af arbejdsforholdene om bord. Dvs. den fysiske indretning såvel som kendskab til de lokale arbejdsrutiner om bord, men også af den opfattelse af risiko, som findes på det enkelte skib som er variable størrelser. Med andre ord: *Det som opfattes som farligt om bord, og den måde man håndterer det på, vil nødvendigvis variere fra fiskeskib til fiskeskib. Det er disse lokale forhold, som lærlingene bliver lært op i om bord.*

5. TILEGNELSE AF VIDEN OG FÆRDIGHEDER I PRAKSIS

Når man som fiskerlærling for første gang mønstrer om bord i praktik, er den erfaring med fiskeriet, som man har, typisk den, som er oparbejdet gennem tre-ugers introforløbet på fiskeriskolen. Man er derfor en novice, som skal introduceres til særlige måder at arbejde på og på samme tid indlemmes i en kultur med uskrevne regler for arbejdsdisciplin, social omgang med andre og et særligt maritimt arbejdshierarki – med andre ord: *Fiskerlærlingen skal lære at indordne sig i et fremmed miljø.* Denne læringsproces klæder fiskerlærlingen på til at kunne arbejde effektivt både i en økonomisk og sikkerhedsmæssig forstand, som ikke kan adskilles Med andre ord: *Sikkerhed kan ikke adskilles fra det håndværk, som fiskerlærlingen skal lære. Sikkerhed er ikke et mål i sig selv, men indgår som en naturlig del af de normale arbejdsprocesser.*

Målet er, at fiskerlærlingene efter endt uddannelse vil være i stand til at varetage selvstændige opgaver om bord som fiskere, og at de er rustet til at tilegne sig nødvendig viden og færdigheder på andre fiskeskibe. Uddannelsens praktikophold starter den praktiske læringsproces, der skal gøre novice til ekspert fagligt og sikkerhedsmæssigt.

Udover den struktur, som uddannelsesbogen bidrager med, er læringsprocessen præget af individuelle holdninger og måder at arbejde på om bord i de enkelte fiskeskibe. Fælles er dog, at fiskerlærlingen gradvist involveres i arbejdsopgaver, som vurderes at passe til lærlingens aktuelle kompetenceniveau. Den risiko, som er forbundet med de enkelte arbejdsopgaver, er en væsentlig faktor, når der foretages en vurdering af, hvilke opgaver der er passende. På den måde eksponeres fiskerlærlingene for risiko i overensstemmelse med, hvad fiskeskipperen og de øvrige besætningsmedlemmer vurderer at denne kan håndtere. Denne oplæringsproces er ikke nødvendigvis formaliseret, men sker snarere på baggrund af besætningens erfaringer og afledte tommelfingerregler. De vurderinger, der foretages varierer naturligt, hvilket er et grundvilkår i arbejdssituationer præget af fysisk og tidsmæssigt pres og uforudsigelighed. Sikkerhed, læring og

arbejde er dermed tæt forbundet i det miljø, som fiskerlærlingene befinder sig i under praktikforløbet. Sikkerhed kan altså ikke isoleres som et selvstændigt element i praktikforløbet. Det er snarere denne forening af læring, arbejde og den risiko, som er forbundet hermed, der skal undersøges. En sådan samlet betragtning er nødvendig for at forstå de processer om bord som oftest forløber succesfuldt, men også til tider udfordrer besætningsmedlemmerne, og i særdeleshed fiskerlærlingene som endnu er i færd med at oparbejde kompetencer.

De mange variationer i de enkelte skibes lokale arbejdsforhold, de fremherskende holdninger og vaner blandt besætningerne og forskellige opfattelser af risiko vil afføde et tilsvarende varierende praktikforløb, når dette sammenlignes mellem lærlingene. Den tilegnede læring vil rumme generelle elementer, som kan overføres mellem skibe og situationer, men i høj grad også elementer, som kun vil gøre sig gældende på det skib, hvor praktikken er afholdt.

6. KONKLUSION

Det er nødvendigt at fastholde graden af involvering af fiskerilærlinge i arbejdsprocesserne om bord, da det ellers må anses for at være yderst vanskeligt at opnå det kompetenceniveau, som muliggør sikker og effektiv selvstændig virke som fisker efter endt uddannelse. Derudover er det nødvendigt, at den formelle struktur, der guider lærlingenes praktikophold om bord, er i stand til at forholde sig til den naturlige variation, som fiskeriet rummer. Derfor vil det ikke være gavnligt for fiskerlærlingenes arbejdssikkerhed at indføre yderligere detailregulering af fiskerilærlingenes praktikophold om bord. Derimod, i forlængelse af konklusioner draget af Den Maritime Havarikommission i forbindelse med ulykkesundersøgelser i fiskeriet, må interessefeltet være de måder, hvorpå arbejdet udføres om bord, og i særdeleshed det miljø, hvor arbejdet udføres. Det vil være formålstjenligt at fokusere på, i hvilken grad arbejdspladsens indretning og det udstyr som anvendes understøtter den proces, som udføres af besætningen for at fange fisk, samt i hvilken grad besætningen udsættes for en sikkerhedsrisiko herved.

Den Maritime Havarikommission har ved tidligere undersøgelser påpeget, hvordan arbejdspladsens indretning på fiskeskibe har medført problematiske forhold for besætningen, og marginalerne mellem succes og fiasko har været minimale, men at farlige arbejdsprocesser håndteres til daglig af besætningerne i fiskeskibene. Denne særlige faglige kompetence til at håndtere højrisikosituationer opnår fiskerlærlingene ved at blive involveret i almindelige arbejdssituationer, og de vil i den forbindelse være i fare for at komme til skade. Dog har fiskerlærlinge i de senere år ikke været repræsenteret blandt de alvorligst tilskadekomne i fiskeriet, hvilket indikerer, at besætningerne i fiskeskibene formår at skabe balance mellem lærlingenes kompetencer, og de arbejdsopgaver som de skal udføre om bord.

7. SIKKERHEDSTILTAG

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd har meddelt Den Maritime Havarikommission om følgende tiltag:

"Fiskeriets Arbejdsmiljøråd søger Fiskeafgiftsfonden om midler til et oplysningsprojekt, som har til hensigt tidligt at forebygge ulykker og arbejdsskader hos primært lærlinge og yngre fiskere, således at disse kan få et godt arbejdsliv, og at fiskeriet generelt kan fastholde lærlinge og andre unge fiskere som en stabil og sund arbejdsstyrke og derved bidrage til et fortsat levedygtigt erhverv.

Der udarbejdes en guide til lærlingen og lærepladsen, som skal medvirke til at give lærlingen den bedste start og medvirke til at indarbejde god og sikker adfærd, som nedbringer risikoen for arbejdsulykker og arbejdsskader.

På kort sig en forbedring af introduktion og forventnings afstemning mellem lærling og praktikplads.

På længere sigt skal den tidlige indsats umynte sig i færre arbejdsskader blandt lærlinge og bedre fastholdelse af de lærlinge der påbegynder uddannelsen. Samt styrkelse af sikkerhedskulturen i begyndelse af uddannelsesforløbet.

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd ønsker at udarbejde en guide i samarbejde med Fiskeriskolen, Søfartsstyrelsen og repræsentanter fra fartøjer, der har eller har haft lærlinge med ud at sejle.

Guiden skal forberede lærlingen på det, at skulle arbejde om bord på et fiskefartøj. Guiden vil indeholde emner, der forbereder besætningen om bord på det, at være læreplads for lærlingen. Det er meningen at guiden skal hjælpe lærlingen og lærepladsen til, at forløbet om bord har stor fokus på sikkerheden, så lærlingen får den bedste start og arbejdsulykker undgås.

Det er ligeledes tanken, at guiden skal give råd og vejledninger til, hvordan en god introduktion og instruktion om bord kan foregå. Den vil give vejledning til, hvordan man på bedst mulig måde giver instruktion til sikkerheden om bord og information om sikkerheden ved de arbejdsopgaver lærlingen vil skulle deltage i. Emner som ulykkesforebyggelse ved brug af APV/APB, sikkerhedskultur og sikker adfærd vil også være emner, der bliver berørt i guiden.

Guiden vil også give råd og vejledning til, hvordan en forventningsafstemning mellem lærling og lærepladsen vil kunne gennemføres. Det er af stor vigtighed, at både lærlingen og lærepladsen er bekendt med de roller og forpligtigelser, de hver i sær har.

Guiden vil i lighed med de øvrige publikationer fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråd blive "krydret" med illustrationer, der skal være med til at gøre den mere interessant og indbydende.

Der vil derudover være oplysninger og henvisninger, der kan være relevante i forhold til guidens formål og brugere. Det er målet, at guiden bliver informativ og brugbar for både lærlingen og lærepladsen.