

FISKERIETS ARBEJDSMILJØRÅD

Om HMS-arbeidet i dansk fiske



av

Aslak Kristiansen
Norges Fiskarlag



Forord

Rapporten er finansiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond og Norges Fiskarlag, og er ledd i et langsiktig arbeid med å bedre helse, miljø og sikkerhet i norske fiske. I Danmark har man valgt å innrette disse bestrebelsene på en noe annen måte enn vi har gjort. Hva kan vi lære av måten man gjør ting på i vårt naboland?

Foruten skriftlig materiale bygger rapporten på møter med:

Mogens Nielsen, direktør for Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Henning Madsen, medlem i Fiskeriets Arbejdsmiljøråd for 3F (Fagligt Fælles Forbund)

Arbejdsmiljøkonsulent Flemming N. Christensen, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Arbejdsmiljøkonsulent Jesper Nielsen, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Fisker Kurt Poulsen, medlem i Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, leder av Skagen Fiskeriforening, formann i Havnesikkerhedsudvalget for Nordøst Jylland

Fisker Jan Hanssen, leder av Hanstholm Fiskeriforening, formann i Havnesikkerhedsudvalget for Hirtshals, Hanstholm og kystpladser

Teknisk konsulent Henrik Amdisen, Hanstholm Fiskeriforening

Teknisk konsulent Erik Kaas Hansen, Hirtshals Fiskeriforening

Dr.med. Olaf Chr. Jensen, seniorforsker ved Forskningsenheden for Maritim Medicin, Esbjerg

Jørgen C. Jensen, forstander ved Skagen Skipperskole

Preben Holler, forstander ved Danmarks Fiskeriskole i Thyborøn

Sammendrag

Hensikten med rapporten er å lære hvordan man i Danmark har organisert det vi her hjemme kaller Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS). Vi går ikke inn på om det at man har gjort ting på en litt annen måte enn i Norge har ført til færre ulykker, eventuelt færre omkomne eller en reduksjon i antallet alvorlige ulykker. En slik sammenligning krever en annen tilnæringsmåte enn den som er valgt i dette tilfellet. At organiseringen med en fast, sentral ledelse av arbeidet har ført til økt oppmerksomhet omkring HMS synes hevet over tvil. Det har i seg selv forebyggende effekt. Man får også raskere oppfølging både fra næringa og myndighetene når svakheter avsløres, noe det er rimelig å anta forhindrer ulykker og reduserer yrkesbaserte helseproblemer.

Den store fordelen med måten arbeidet med sikkerhet og arbeidsmiljø for fiskere er organisert på i Danmark, er at det sikrer kontinuitet og fremmer kommunikasjonen mellom fiskerne og myndighetene. Dermed kan en raskere få til nødvendige endringer i både regelverk og det praktiske arbeidet, samtidig som en sikrer at krav og spesifikasjoner formuleres og settes ut i livet på en måte fiskerne finner tilfredsstillende.

Arbeidet med helse, miljø og sikkerhet i arbeidslivet ligger under Ernæringsministeriet. Søfartsstyrelsen har et overordnet ansvar for at politiske vedtak operasjonaliseres og settes ut i livet når det gjelder de marine næringene. Basis for arbeidet er danske lover og direktiv fra EU. For å bedre sikkerhet og arbeidsmiljø i fiskeriene ble Søfartsstyrelsen i 1989 pålagt å opprette 7 Havnesikkerhedsudvalg. I 1998 kom loven om å opprette Fiskeriets Arbejdsmiljøråd. Havnesikkerhedsudvalgene arbeider på regionalt nivå. Fiskeriets Arbejdsmiljøråd på nasjonalt plan. Begge steder fyller aktive fiskere og redere de styrende organer. I Fiskeriets Arbejdsmiljøråd sitter fire representere for lottfiskerne. De velges på forslag fra Faglig Fælles Forbund (3F). De fire fra rederne foreslås av Danmarks Fiskeriforening. Søfartsstyrelsen foretar den formelle oppnevningen av rådsmedlemmene. Hensikten med denne organiseringa er på den ene siden å ansvarliggjøre næringa. På den

andre siden å kunne angripe utfordringene med en tosidig strategi som består i at man bruker både ”gulrot og pisk” for å bedre forholdene. Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og Havnesikkerhedsudvalgene driver informasjon, gir rettleiding og hjelper fiskerne. Søfartsstyrelsen fremmer krav, kommer med påbud, inspiserer og sanksjonerer. Søfartsstyrelsen har en fast ulykkeskommisjon som heter Opklaringsenheden. Opklaringsenheden arbeider uavhengig av Søfartsstyrelsens øvrige organer, og undersøker ulykker til sjøs med henblikk på at Søfartsstyrelsen skal fremme tiltak for å bedre forholdene. Opklaringsenheden foretar tekniske undersøkelser, og uttaler seg ikke om eventuelle skyldspørsmål.

I Danmark kreves at alle som vil bli fiskere gjennomfører et tre ukers sikkerhetskurs. Slike kurs arrangeres på Danmarks Fiskeriskole i Thyborøn, som har eget øvelsesfartøy, og på Grenaa Fiskeriskole, som leier et fartøy til bruk i utdanningen. Erfarne fiskere tilbys et frivillig sikkerhetskurs på en uke, som arrangeres av Nordvestjysk Uddannelsescenter (NVU) i Thisted. Denne institusjonen disponerer i dag to fartøy, og venter et nybygd opplæringsfartøy i løpet av 2006. Både FA, 3F, Skagen Skipperskole og Danmarks Fiskeriskole i Thyborøn mente at det burde vært obligatorisk med sikkerhetskurs også for erfarne fisker.

Lærdom av Fiskeriets Arbejdsmiljøråds innsats så langt

På grunnlag av samtaler og gjennomgang av rapporter kan det utledes en del prinsipper som FA synes å legge til grunn for sitt arbeid. De kan oppsummeres som følger:

- *Påvirkning har størst effekt når det bygger på ”nærhetsprinsippet”. Det vil si ved å involvere de som står målgruppen nærmest.*
- *Selv om man arbeider etter ”gulrotprinsippet”, det vil si gjennom oppmuntring, støtte og rådgivning, bør ikke de som reagerer positivt få direkte belønning. Belønning kan gi kortsiktig gevinst, men reduserer langtidsvirkningen. Å ta arbeidsmiljø og sikkerhet på alvor er til fiskernes eget beste. Man slipper sanksjoner fra Søfartsstyrelsen, i tillegg til vissheten om at de reduserer sannsynligheten for ulykker og helseskader om bord på eget fartøy.*
- *Jo tettere overføring av kunnskap om arbeidsmiljø og sikkerhet kommer på fiskernes egne erfaringer og følelser, jo sterkere vil påvirkningen være.*
- *Respekt for fiskernes kunnskaper og erfaringer er en forutsetning for å nå fram med det budskapet en ønsker å formidle. ”Jo større respekt for det bestående, jo bedre,” sa man. Derfor bør tiltakene ta utgangspunkt i det som finnes og være gradvise. Innsatsen må ha et langtidsperspektiv.*
- *Formidlerne må aksepteres som del av fiskernes sosiale nettverk. Best fungerer det om de allerede i utgangspunktet er en del av nettverket.*
- *Lokalsamfunnet må ta del i det som skjer. Lokal presse, lokalpolitikere, lokale organisasjoner er viktige medspillere.*
- *Best resultat får en der fiskerne selv tar initiativet. ”Ildsjelene” er de beste formidlerne.*

- *Konkretisering av mål og virkemidler er viktig. Få fram at bedre arbeidsmiljø ikke behøver å medføre store kostnader. Hva kan oppnås bare ved at fiskerne begynner å tenke HMS? Hva kan bli bedre gjennom enkle inngrep som koster lite? Hva koster det å legge om vaner/uvanar? Hva koster arbeidsulykker? Hva er prisen på bedre livskvalitet? Noen ganger vil det nødvendigvis medføre utgifter, men hva kan kostnadene bli ved å la være? Dette er enkle spørsmål med stor gjennomslagskraft.*
- *Det bør være obligatorisk sikkerhetsopplæring for alle fiskere.*
- *Kontinuitet i HMS arbeidet er viktig. Avbrudd fører til at en må starte på nytt, minsker effekten og øker kostnadene.*

Bakgrunn for opprettelsen av FA

Miljøet på danske arbeidsplasser reguleres av Arbejdsmiljøloven av 1977, som erstattet Arbejderbeskyttelsesloven av 1954. Den nye loven skiller seg fra den gamle ved at den er en rammelov der det ikke er nødvendig at noe er eksplisitt omtalt for å være ulovlig. Loven gir arbeidstakerne rett til å legge ned arbeidet når "liv, ære eller velferd er truet". Intensjonene var at lovgivningen skulle ligge i forkant av den tekniske utviklingen. Den politiske utviklingen etter at loven trådte i kraft i 1977 førte imidlertid til at visjonene om en proaktiv lov ble umulig å gjennomføre. Det vil si at lovendringer er reaktive og erfaringsbaserte. Fra 1989 ble dansk arbeidsmiljølovgivning underlagt EUs direktiv.

Den danske arbeidsmiljøloven er bygd opp rundt fem hovedkapitler som gir generelle regler for lovgivningen. Tillempling skjer i form av "bekendtgørelser" og "meddelelser". For å sikre at intensjonene med loven settes ut i livet, og for å gi partene i næringslivet ansvar for gjennomføringen, ble de eksisterende bransjesikkerhetsrådene i 1997 gjort om til "branchearbejdsmiljøråd" (BAR). Det finnes 13 BAR i Danmark:

- Branchearbejdsmiljørådet for Bygge og Anlæg
- Branchearbejdsmiljørådet Finans/Offentlig Kontor & Administrasjon
- Branchearbejdsmiljørådet for Privat Kontor og Administrasjon
- Branchearbejdsmiljørådet Social & Sundhed
- Branchearbejdsmiljørådet Undervisning & Forskning
- Branchearbejdsmiljørådet for Detailhandsområdet
- Industriens Branchearbejdsmiljøråd
- Branchearbejdsmiljørådet Jord til Bord
- Branchearbejdsmiljørådet for service- og tjenesteydelser
- Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros
- Grafisk Branchearbejdsmiljøråd
- Søfartens Arbejdsmiljøråd
- Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Gjennom opprettelsen av BAR ble alle næringer i Danmark likestilt i forhold til Arbejdsmiljøloven. Fiskerne kom under loven, og fikk i prinsippet samme rettigheter og ble pålagt samme plikter som arbeidstakere på land hadde hatt siden 1954. Arbejdsmiljøloven administreres av Ernæringsministeriet, og Søfartsstyrelsen har ansvar for å følge opp loven overfor de maritime næringene. Reglene sier at alle fartøy med en besetning på 4 eller flere skal ha verneombud. Alle fiskere skal være med i et Havnesikkerhedsudvalg. Sykehuset i Esbjerg fungerer som telemedisinsk senter for alle danske sjøfarende.

Etter 1986 har EU utstedt en rekke direktiver som har rettskraft på linje med danske lover. Denne prosessen skjøt fart etter 1992. Direktivene utgjør to typer: 100A er handelsdirektiv som ikke kan strammes opp nasjonalt etter som EU oppfatter det som tekniske handelshindringer. Direktiv av typen 118A er derimot minimumskrav, og de enkelte stater kan innføre strammere lovgivning om de finner det formålstjenlig. EU vurderer løpende om direktivene implementeres riktig. Slike direktiv kan omfatte ting som har med arbeidsmiljø og sikkerhet for fiskere å gjøre. Direktivet om støy på fiskefartøy ble brukt som eksempel på en sak der danske myndigheter hadde skjerpet kravene betraktelig i forhold til det som kom fra EU.

Organisering

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd (FA) ble opprettet i henhold til *lov nr. 900 av 16. desember 1998 om "sikkerhed til søs"*. I lovens paragraf 1 står at Søfartsstyrelsen oppretter et Fiskeriets Arbejdsmiljøråd. Videre står det at Fiskeriets Arbejdsmiljøråd er en privat, selveiende institusjon som har til formål å:

1. fremme fiskernes sikkerhed og sundhed både fysisk og psykisk,
2. forebygge arbejdsmiljøskader, herunder arbejdsulykker, erhvervssykdomme og nedslidning blandt ansatte på danske fiskeskibe, og
3. skabe og udbygge grundlaget for, at fiskernes sikkerhedsorganisation gennem et organiseret arbejdsmiljøarbejde sættes i stand til at løse sikkerheds- og sundhedsspørgsmål, således at der kan opretholdes et sikkert og sundt arbejdsmiljø, der til enhver tid er i overensstemmelse med den tekniske og sociale udvikling inden for fiskeriet og i samfundet.

Paragraf 2 skisserer FAs arbeidsoppgaver. Paragraf 3 fastsetter at rådet skal ha 8 medlemmer, likelig fordelt på redere og lottfiskere. Paragrafen fastsetter også hvordan medlemmene oppnevnes. For øvrig bestemmer rådet nærmere regler for sitt arbeid. Reglene skal godkjennes av Søfartsstyrelsen.

Paragraf 4 pålegger rådet å etablere Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste (FAT). FAT er rådets operative organ når det gjelder det vi kaller Helse, miljø og sikkerhet (HMS):

Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste varetager arbejdet med sikkerheds- og sundhedsforhold for personer, der i søen arbejder om bord på fiskeskibe, og er sekretariat for Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og eventuelle af rådet nedsatte udvalg.

Videre fastsetter loven rettigheter og plikter for FA og FAT så vel som for fiskere og redere som faller inn under loven. Den trekker opp retningslinjer for bemanning av FAT, definerer personalets autoritetsområde, finansiering av virksomheten og regulerer forholdet mellom Søfartsstyrelsen og Fiskeriets Arbejdsmiljøråd. Til sist fastsettes sanksjoner overfor de som bryter loven.

I følge samtaler med medlemmer av FA, og med ansatte i FAT, arbeider man ut fra en strategi som kan betegnes som "pisk og gulrot". Søfartsstyrelsen med sine påbud og straffereaksjoner er "piscen", mens FA og FAT benytter "gulrotprinsippet". Det vil si hjelp, informasjon, eksempler og overtalelse. FA legger stor vekt på å understreke uavhengigheten i forhold til Søfartsstyrelsen, ikke minst på det økonomiske området. Direktør Mogens Nielsen gjentok

flere ganger at: ”For hver krone vi får i støtte fra Søfartsstyrelsen, mister vi fem kroner i uavhengighet.”

Arbeidsmiljø omfattes av 118A-direktiv, og i følge Mogens Nielsen har danske myndigheter konsekvent innført strengere krav enn direktivene tilsier på dette området. Det har i overgangsperioder ført til vansker for fiskeflåten. På lenger sikt har det gitt bedre forhold for fiskerne. Han trakk fram krav til lydnivå på fiskefartøy som et eksempel. Til å begynne med hadde verftene problemer med å tilfredsstille kravene. Etter hvert har de utviklet metoder som både holder prisen på arbeidet nede, og som gjør at støynivået ligger innenfor kravet. Skjellskraper for Vadehavet bygd etter de nye bestemmelsene har redusert bemanningen fra tre til to fordi reduksjon av støy gir bedre søvn mens de er om bord, noe som igjen gir mer effektiv hvile, ble det sagt.

Søfartsstyrelsen utformer arbeidsmiljøforskrifter for fisket bygd på loven og EUs direktiver. Utforming av reglene har vist seg å være vanskelig. Danmarks Fiskeriforening, som organiserer redere og lottfiskere, og 3F, som organiserer lottfiskere, er trukket inn som parter. Før en forskrift innføres, skal de to partene være enige om utformingen. Uttalelser som bygger på konsensus mellom de to partene tas alltid til etterretning, fikk vi vite. Fiskeriets Arbeidsmiljøtjeneste (FAT) bistår fiskerne i tolking og etterlevelse av forskriftene.

Oppgaver

FA og FAT har kontorer på Auktionsgade 1A ved Fiskerihavnen i Esbjerg, i de gamle lokalene til Danmarks Fiskeriforening. Lokalene ble kjøpt da DF trengte mer plass, og flyttet til Taulov ved Fredericia. Foruten Mogens Nielsen som er direktør, består staben av sikkerhedskonsulentene Flemming N. Christensen og Jesper Nielsen samt Bette Nielsen som er kontorfullmektig. FA/FAT har et nasjonalt ansvar for arbeidsmiljøarbeidet i danske fiskerier. For å ha et organ med kunnskap om lokale eller mer spesielle forhold, ble det i 1989 opprettet syv Havneseikkerhedsudvalg. Seks av utvalgene er regionalt basert, ett dekker en flåtegruppe. Følgende havneseikkerhedsudvalg finnes:

1. Bornholm
2. Område 22 samt øvrige Sjælland + Lolland og Falster
3. Jyllands østkyst nord for område 22 samt Limfjorden
4. Hirtshals, Hanstholm samt kystpladser
5. Thyborøn, Agger, Lemvig og Thorsminde
6. Hvide Sande, Ringkøbing Fjord, Esbjerg og Rømø
7. Notbåde

Vi går nærmere inn på Havneseikkerhedsudvalgene i en egen rapport.

Alle ulykker som medfører at arbeidstaker er borte fra arbeidet mer enn et døgn, skal rapporteres til Søfartsstyrelsen. Rapportering skjer på egne skjema som også er tilgjengelig på internett (<http://www.sofartsstyrelsen.dk/sw8147.asp>). Disse rapportene gjelder som dokumentasjon om det skulle oppstå senskader. Havneseikkerhedsudvalgene får kopi av alle ulykkesrapporter. En gang i kvartalet går Havneseikkerhedsudvalgene gjennom alle ulykker som er rapportert i deres områder og rapporterer til FA. Alle ulykker legges inn i en database hos FAT. Omstendigheter ved ulykkene beskrives, og eventuelle forhold som berører et eller flere andre Havneseikkerhedsudvalg kommuniseres videre til disse. Foruten rapportene fra Havneseikkerhedsudvalgene, får FA umiddelbart rapport om alle ulykker på fiskebåter som

fører til utrykning med redningshelikopter. Absolutt alle ulykker i fiskeflåten rapporteres i siste instans til FA.

En gang hvert år organiserer FA et seminar der Havnesikkerhedsudvalgene samles. Seminaret starter klokken 1200 den ene dagen og avsluttes klokken 1200 den neste. Kjernen i seminaret er en problemstilling tilknyttet arbeidsmiljøet som belyses av innleide profesjonelle. Ut over det er utveksling av erfaringer og uformelt samvær viktig.

FA utgir eller bidrar til å få utgitt lærebøker og informasjonsmateriell om arbeidsmiljø og sikkerhet. En viktig del av virksomheten består i oppsummering av ulykkesrapporter, formidling av erfaringer som kan trekkes ut og, ikke minst, diskusjoner med og påvirkning av Søfartsstyrelsen for å utvikle og/eller endre gjeldende regler og forordninger. FA/FAT sine folk er alltid til stede når Oppklaringsenheden fra Søfartsstyrelsen utreder ulykker i fisket. Dette først og fremst for å skaffe seg førstehånds kunnskap om hva som har skjedd, men også for å kunne bistå med fiskerifaglig kunnskap i utredningene.

Enkelte uttrykte liten tillit til Søfartsstyrelsens fiskerifaglige innsikt. Jeg fikk eksempler på at Opklaringsenhedens folk hadde foretatt seg ting som svekket utredningene. Andre mente at Opklaringsenheden etter hvert hadde opparbeidet seg god fiskerifaglig innsikt. Manglende fiskerifaglig innsikt hos Søfartsstyrelsen gjør det av og til vanskelig å nå fram med synspunkter på hvordan arbeidsmiljø og sikkerhet for fiskere kan forbedres, ble jeg fortalt. På den andre siden godtar som regel Søfartsstyrelsen forslag og synspunkter når både næringsorganisasjonene og FA står sammen om dem.

Det er utformet risikovurderinger for alle typer fiske. Alle fartøy bortsett fra enmannsbåter er pålagt å gjennomføre risikovurdering. Besetningsmedlemmene må underskrive på at de har satt seg inn i vurderingen. I risikovurderingene er det spesielt fokus på farlige situasjoner eller arbeidsoperasjoner. Risikovurderingen fylles ut av de enkelte besetninger. Deretter underskriver alle på at de har lest og forstått det som står i risikovurderingen. FAT eller en av Danmarks Fiskeriforenings tekniske konsulenter hjelper til å fylle ut risikovurderingen om det er nødvendig. Å gjøre det på denne måten tjener to hensikter. For det første er det fiskernes egen innsikt som ligger til grunn for vurderingene som gjøres, og for det andre er underskriften en ansvarliggjøring av de som skriver under. Underskriften betinger at det handles i henhold til det som står i risikovurderingen. Skjer det en ulykke der det kan påvises at en besetning eller et besetningsmedlem har opptrådt i strid med det som står i den risikovurderingen de har underskrevet, bruker Søfartsstyrelsen dette mot dem. Det kan også få konsekvenser når det gjelder forsikring.

Finansiering

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd finansieres med et lovpålagt bidrag fra alle danske fiskere. I 2005 utgjør avgiften DKK 687,- pr. fisker pr. år. Det er samme sum som går til finansiering av branchearbejdsmiljørådene på land. Til tross for nedgang i antall fiskere har man vært tilbakeholden når det gjelder å øke avgiften. Det hender FA tar på seg utredningsoppgaver for Søfartsstyrelsen mot økonomisk kompensasjon. Som før nevnt er FA forsiktig med å påta seg slike oppgaver på grunn av faren for redusert selvstendighet.

FA mottar også inntil DKK 1 million som støtte til informasjonstiltak fra Arbejdsministeriet over Søfartsstyrelsens budsjett. Dette er prosjektrettede midler som det må søkes om hvert år. Det er strenge krav til rapportering om bruken av disse midlene. Budsjettet settes opp etter forslag fra Havnesikkerhedsudvalgene, som uten unntak har foreslått at de benyttes til

informasjonsvideoer. Ytterlige inntekter kommer fra enkeltprosjekter der FA på vanlig måte mottar prosjektmidler i forhold til sin innsats i prosjektene.

Dansk fiske

Den danske fiskeflåten er noe annerledes sammensatt enn den norske. Det er ikke mulig å foreta en direkte sammenligning fordi man registrerer fiskefartøy forskjellig. Statistisk sett så den danske fiskeflåten slik ut i 2003:

	Erhverv	Bi-erhverv	Totalt
Fartøy under 5 BRT	1155	820	1975
5 – 19 BRT	604	45	649
20 – 499 BRT	415	1	416
Over 500 BRT	0		
I alt	2174	866	3040

I følge ”Danmarks Kutternøgle 2005”, en oversikt over alle danske fiskefartøy som utgis årlig av Silver Star Reklame i Skagen, var det dette året registrert 19 fiskefartøy over 500 BRT i Danmark. De fleste har vært registrert som danske fiskefartøy fra før 2003. Hvorfor de ikke er med i den offentlige statistikken er vanskelig å si.

Så godt som alle større fiskefartøy hører hjemme på vestkysten. Sammen med krisa i industrifisket har det funnet sted en omstrukturering av den danske havfiskeflåten, både når det gjelder fangsttilpasning og geografisk. Esbjerg som både hadde den største flåten industritrålere, og verdens største fiskemelfabrikk, ligger ribbet tilbake. Fiskemelfabrikken er stengt, og de av industritrålerne som ikke er kondemnert, er flyttet til Hvide Sande, Thyborøn, Hanstholm og Hirtshals, ble vi fortalt. Samtidig er de tradisjonelle snurrevadkutterne i Esbjerg erstattet med små bomtrålere som fisker hestereke i kystnære farvann. Bomtrålerne er nybygde, og med tanke på arbeidsmiljø og sikkerhet sannsynligvis bedre enn de gamle trekutterne.

Antall fiskere har gått noe ned de siste årene. I 1999 var det registrert 6704 fiskere totalt. I 2003 var tallet 6465. Av disse var 5290 heltidsfiskere. 1175 hadde fisket som bierhverv. Det kan være flere som har fiske som bierhverv, da de ikke er pliktige å registrere seg hos Fiskeridirektoratet. De fleste gjør det, etter som det er en betingelse for å oppnå skattefradrag som fisker.

I følge Danmarks Fiskeriforening fisket 2552 fartøy med garn, 864 med trål og 9 fartøy med not i 2004. Til sammen blir dette 3425 fartøy, et noe høyere tall enn den offisielle statistikken sier var registrert som fiskefartøy i 2003. Denne forskjellen er ikke viktig for vår undersøkelse, og kan skyldes at noen fartøy har fisket med mer enn en type bruk i løpet av året. I følge samme kilde hentet flåten 59 prosent av sin inntekt fra Nordsjøen. Det øvrige kom fra fiske i Skagerrak, Kattegat, og det man kaller Vestlige og Østlige Østersjøen. Vestlige Østersjøen er området vest for Sjælland og sør for Mors, ned til den tyske grensen. Østlige Østersjøen er området mot og rundt Bornholm, samt øvrige deler av Østersjøen som en deler med andre nasjoner.

Mye av det danske fisket foregår i grunne, værutsatte farvann. Ekstreme værforhold oppgis som årsak til forlis så å si hvert år. Vest- og nordvestkysten av Jylland har til alle tider vært kjent som skipskirkegård, og det er ikke vanskelig å forestille seg hvorfor området mellom Hirtshals og Hanstholm fikk navnet Jammerbugten. Fremdeles driver fartøy inn på

sandgrunnene og brytes ned i disse farvannene. Østersjøen, Skagerrak og Kattegat er kjent for hurtige temperaturskifter og rask nedising i kalde vintre. Danskekysten har ingen skjærgård, og det er mange steder betydelig avstand mellom havnene. Langgrunne områder og trange innseilinger kan gjøre det vanskelig å komme i havn selv med dagens navigasjonsutstyr når forholdene er ugunstige.

Farvannet rundt Danmark er av de mest trafikkerte i Europa. Spesielt beltene og Øresund, samt området rundt Skagen. Sammen med tåke og dårlig sikt i store deler av året, utgjør dette et betydelig faremoment for danske fiskere. Den største enkeltkategorien av såkalte ”operative feil” hos de fartøyene som var utsatt for ulykke, er mangelfull utkikk. Resultatet blir et høyt antall kollisjoner.

Ulykkesstatistikk

Søfartsstyrelsens ulykkesstatistikk opererer med en kategori som kalles ”Søulykker”. Den omfatter brann, kollisjon, kantring, grunnstøting, uværskade, lekkasje og vannskade, påseiling og kontaktskade. Fra 1999 til 2002 lå antall Søulykker på mellom 35 og 31 pr. år. I 2003 sank antallet til 25. Kollisjon har i hele perioden vært den største enkeltkategori ulykker av denne typen. Et annet trekk er at kantring ble redusert fra 6 i 1999 til 0 i 2003.

Antall dødsulykker i dansk fiske har de siste årene variert fra 17 i 1994 til 1 i 2000. I 2003, som er siste år det foreligger full statistikk fra, omkom 11 personer. Gjennomsnittet for 10-årsperioden 1994 til 2003 er 7 omkomne pr. år i dansk fiskeri. De fleste omkom som følge av det som kalles ”søulykker”, det vil si forlis, kollisjoner, brann og så videre. Den nest hyppigste årsaken var arbeidsulykker om bord. Til midten av september 2005 hadde to personer omkommet. En falt i sjøen på feltet og druknet, en ble truffet av en fiskepumpe da fangsten skulle pumpes om bord. Det vi i Norge kaller ”drukning i havn” er ikke egen kategori i Danmark. Man hadde problem med å forstå spørsmålet når det ble tatt opp under de samtaler vi hadde. Når det ble forklart, mente de vi snakket med at forskjell på flo og fjære måtte spille en vesentlig rolle. Det er nok den mest påtakelige naturgitte forskjell mellom Danmark og Norge. Om tidevannsforskjellen er en viktig årsak til drukning i havn, kan det konkluderes med at mangel på havnefasiliteter tilpasset lokale forhold forårsaker unødige dødsfall blant norske fiskere.

Dansk ulykkesstatistikk inneholder imidlertid en kategori som heter: ”*Frivagt om bord, herunder ferdseil, landlov*”. Under denne rubrikken er det registrert 20 ulykker i perioden 1994 – 2003. Ingen av disse var dødsulykker.

Antall ulykker med personskaade som førte til varig uførhet har vært få i Danmark. I 1998 var det 2, i 1999 1, i 2000 1 og i 2001 var det 2 ulykker av denne kategorien. For de andre årene i perioden 1994 til 2003 er det ikke registrert ulykker av så alvorlig karakter.

Arbeidsulykker som ikke førte til varig uførhet varierte i samme periode mellom 123 og 242 pr. år. Gjennomsnittet lå på 160 ulykker pr. år. I tillegg kommer et lite antall mindre skader som ikke er registreringspliktige og som bringer gjennomsnittet opp i 182 pr. år. Ser en på utviklingen over tid får vi følgende bilde:

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	I alt
180	172	150	136	221	235	286	267	224	172	2043

Av de 2043 arbeidsulykkene som er registrert i perioden, kan 1269 føres tilbake til arbeid med bruk og behandling av fisk. Den største enkeltkategorien er ulykker under berging av bruk. Deretter kommer, etter antall ulykker: *andet arbejde direkte forbundet med fiskeriet, klargjøring og reparation av redskaber, behandling og konservering av fisk, samt udsætning av fiskeredskaber*. I tillegg kommer 234 ulykker der sammenhengen ikke er opplyst. Statistikken er inndelt i til sammen 20 kategorier, men ingen av de 15 som ikke er nevnt kommer i antall opp mot de nevnte.

Et interessant poeng er at antall registrerte ulykker øker dramatisk fra 1997 til 2000, for deretter å synke. Det er ikke mulig å dokumentere at dette henger sammen med opprettelsen av Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, men det er nærliggende å anta at så er tilfelle. Det ble sagt at en av de mest påtakelige forskjellene på før og etter at FA ble opprettet, er at fiskerne er blitt mye flinkere til å registrere ulykker. Det kan forklare stigningen fra 1997 til 2000. En ikke urimelig tolkning av nedgangen etter 2000 kan være at opprettelsen av FA/FAT har gitt de forventede resultater.

Undersøkelser på 1990-tallet viste at det var flest fall- og skliulykker i dansk fiske. Dette er en type ulykker som er enkle å forebygge, og det er blitt færre av dem etter hvert. Det finnes mange effektive og billige stoff på markedet som hindrer at folk sklir og faller, ble det påpekt.

FA abonnerer på psykisk krisehjelp for fiskere. Dette er dyr ordning, men det er akseptert av fiskerne. Den psykiske krisehjelpen rykker ut ved behov og har vist seg å være et godt tiltak. Den omfatter både fiskerne og deres pårørende.

Forebyggende arbeid

Under samtalene med FA ble verdien av sikkerhetskurs, og det paradoksale i at bare unge fiskere er pålagt å gå på kurs, trukket fram. At eldre fiskere ikke visste hvordan overlevelsedrakten skulle tas på, og at bunnen i redningsflåten skulle fylles med luft for å unngå nedkjøling, ble brukt som eksempel. Når yngre fiskere som hadde kurs prøvde å hjelpe de eldre var de ikke blitt hørt. Først og fremst må de med størst ansvar om bord ha opplæring dersom kunnskapen skal ha virkning i en krise, ble det sagt. Det arbeides for at sikkerhetskurs skal bli obligatorisk for alle fiskere.

Gjennom Sjøfartsstyrelsens inspeksjoner ble det påvist at 70 prosent av alle danske fartøy hadde feilmontert hydrostatutløser på redningsflåtene. Undersøkelsen omfattet både fiskefartøy og handelsflåten. FA har gitt ut og distribuerer et faktaark som viser hvordan godkjente utløsere skal monteres.

Et av de mer ubehagelige oppdrag som faller på ansatte hos FA, er å snakke med skipperne og redere som ikke tar sikkerheten på alvor. Både Sjøfartsstyrelsen og fiskere tar kontakt når de mener enkeltpersoner ikke tar arbeidsmiljø og sikkerhet alvorlig nok. Da må FA sine folk ta det opp med dem det gjelder, noe som ikke alltid blir like godt mottatt. Det teller positivt at det nesten alltid virker som det skal.

Målet med å utrede ulykker er å lære, som det ble sagt. Lærdommen skal brukes til å unngå at det skjer lignende ting i fremtiden. Selv om Sjøfartsstyrelsen ikke alltid er like glade for at FA kommer med stadig nye problemstillinger de ønsker å gjøre noe med, aksepterer de at det arbeides seriøst, fikk vi vite.

Forskningsenheden for maritim medicin

Forskningsenheden for maritim medicin (FMM) holder til på Østergade 81 – 83 i Esbjerg. Fra 1992 til 1999 het den Søfartsmedicinsk Institut, og var et institutt under Syddjysk Universitetscenter. Med virkning fra januar 2000 er det en selvstendig enhet, med tilknytning til Syddansk Universitet. FMM skal levere ekspertise til utvikling av best mulig arbeidsmiljø, helse og sikkerhet for sjøfolk, fiskere, offshorevirksomhet og ansatte på havneanleggene. Målet oppfylles gjennom forskning, dokumentasjon, rådgivning, undervisning og kliniske undersøkelser. FMM har en lovpålagt oppgave, og staten yter en fast, årlig bevilgning, for tiden på 2,6 mill. DKK. Ut over dette søkes eksterne prosjektmidler. Enheten har 7 vitenskapelig ansatte, samt en administrasjon på to personer. FMM samarbeider med Fiskeriets Arbejdsmiljøråd om helseovervåking og ulykkesforebyggende virksomhet. Internasjonalt forskningssamarbeid har høy prioritet. Det nyopprettede Senter for sjøfartsmedisin ved Universitetet i Bergen er en av samarbeidspartnerne. Den sjøfarende delen av FMMs arbeidsområde blir av enheten selv karakterisert slik:

- *Handelsflåden med både dansk og internasjonalt skibsregister med til sammen ca. 13.000 beskæftigede.*
- *Fiskeriet med 5.000 - 6.000 beskæftigede og*
- *Offshore industrien som beskæftiger ca. 3.000 medarbejdere*

Av cirka 25.000 personer engasjert i skipsfart, fiske og offshorevirksomhet i Danmark, utgjør fiskerne grovt sett en femtedel. I følge FMM er de som har sin arbeidsplass på havet utsatt for en del spesielle belastninger sett i forhold til befolkningen på land. Foruten psykososiale belastninger som følge av at man en stor del av tiden fungerer i sosialt lukkede enheter, er det spesielt muskel- og sjelettsykdommer, slitasje på ledd, hørselskader, hjerte- og karsykdommer, kreft, lungesykdommer, hudlidelser, infeksjonssykdommer og sykdommer i mage- og tarmkanal som plager sjøens folk. Mens det for befolkningen på land i Danmark er registrert 5 yrkesbetingede sykdommer pr. 1000 yrkesaktive, er det for de FMM har et særlig ansvar for, registrert 9 pr. 1000.

Fiskeriene og handelsflåten har i tillegg 1,5 til 3 ganger så høy ulykkesfrekvens som landbaserte næringer. Når det gjelder ulykker kommer handelsflåten dårligere ut enn fiskeriene. Igjen basert på offentlig, dansk statistikk. Når det gjelder dødsulykker ligger både fisket og handelsflåten 17 ganger over gjennomsnittet på land, i følge FMM. Som i Norge har ikke statistikken vært tilfredsstillende, noe en nå arbeider med å rette på.

Forskningsaktiviteten rettet mot fiskeflåten var på det høyeste i perioden 1994 – 2001. Da ble det publisert en serie rapporter og artikler om arbeidsmiljø og analyser av ulykkesstatikk i fiskeriene. De fleste rapportene følger samme konsept, og bygger dels på observasjoner om bord under fiske, dels på analyse av statistikker og gjennomgang av relevant litteratur. Man har spesielt fokusert på faren for å skli og falle, og helsemessige konsekvenser av dette. Rapportene tar for seg de forskjellige redskapstilpasningene i danske fiske, gir detaljert innsikt i hvordan de forskjellige fiskeriene foregår, og farene ved de enkelte arbeidsmomentene.

Hva er oppnådd?

Et av de mest synlige resultatene av FAs arbeid, har i følge informantene vært mye bedre rapportering av arbeidsskader. For ti år siden var underrapportering av arbeidsskader et

betydelig problem i dansk fiske. Fordi arbeidsulykker ikke ble rapportert, hadde ikke fiskerne krav på erstatning ved senskader, selv om årsaken til plagene medisinsk sett var hevet over tvil. Fokus på arbeidsskader har også hatt forebyggende effekt, ble det sagt. Det er innført såkalt "objektivt ansvar" basert på risikovurderinger av arbeidsplassen. Ved ulykker som skyldes brudd på risikovurderingene må arbeidsgiver betale skadeerstatning. At næringene risikerer å måtte betale arbeidsskadeerstatning, har ført til skjerpet oppmerksomhet fra arbeidsgivernes side. Arbeidsskader er blitt dyrt. Når en fisker mønstrer på et fartøy, må han sette seg inn i risikovurderingen for fartøyet, og undertegne på at han har lest den. Skjer det en ulykke, og den føres tilbake til at det ikke ble tatt hensyn til risikovurderingen, får det konsekvenser for den som var ansvarlig.

Den danske stat dekker ikke lenger arbeidsskader. Lov nr. 422 av 10.06.2003, Arbejdsskadesikringsloven, dekker med tillegg av en rekke paragrafer i andre lover erstatning for skader skjedd under arbeid og godtgjørelse for sykdom som følge av yrkesutøvelse. Loven omfatter fiske og andre marine næringer. Arbeidsgiverne har ansvar for at deres ansatte er forsikret. Fiskefartøy skal ha ulykkesforsikring for alle om bord, unntatt rederen. Som det ble uttrykt fra 3Fs side: "Man betaler for arbeidskraften, ikke fiskernes liv og helse." For reder og reders ektefelle er forsikringen frivillig. Loven sier videre at forsikring skal tegnes hos et privat forsikringselskap. I følge de informasjonen vi har, er de fleste fiskere forsikret i Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Fiskeri (UF), som fram til 2004 hadde monopol på arbeidsskadeforsikring for fiskere. Forsikringen omfatter arbeidsulykke og arbeidsrelaterte sykdommer. Ulykkesforsikringer for fiskere koster nå cirka DKK 100 pr. fisker hver dag de er på sjøen. Bedre ulykkestall kan redusere forsikringspremien, et incitament til å øke sikkerheten i fisket. Et av de uttalte målene med loven er å ansvarliggjøre arbeidsgiverne.

Det er ikke krav til enmannsbåter om å gjennomføre risikovurdering, men Søfartsstyrelsen kan pålegge også slike fartøy å gjennomføre en vurdering. Når de ved inspeksjon er kommet over det de mener er dårlige holdninger til sikkerhet, har det hendt de har tvunget vedkommende til å fylle ut og undertegne risikovurdering. Dette har skjedd i flere tilfeller. Da omfattes også disse fiskerne av regelen om objektivt ansvar, noe som kan bli svært dyrt om de overser risikovurderingen. Denne type sanksjoner ser ut til å være virkningsfulle, ble vi fortalt. Å bli fokusert som en med tvilsomme holdninger til egen sikkerhet og arbeidsmiljø høyner neppe vedkommendes status i andre fiskeres øyne.

Inspeksjon fra Søfartsstyrelsen er gratis når det ikke er noe å sette fingeren på. Må inspektørene derimot gå grundigere til verks, koster inspeksjonen DKK 800 per time. Det diskuteres å sette kontrollene ut til private, noe både Danmarks Fiskeriforening, FA og 3F er mot. Det vil føre til at bukken passer havresekken, ble det sagt. De er derimot positive til egenkontroll.

Frivillig sikkerhetsopplæring for fiskere fungerer ikke. Flere av de vi snakket med, mente at en kan gi opp å påvirke etablerte fiskere og i stedet satse alt på ungdommen. De unge må gjennom et tre ukers kurs før de kommer om bord i en fiskebåt. Det ble også sagt at kurs på en uke for fiskere som har lagt seg til måter å arbeide på som er direkte helseskadelig, og som utgjør en fare for deres egen sikkerhet, er for lite. Dårlige holdninger til sikkerhet må først avlæres før en kan tilegne seg ny kunnskap og nye holdninger, ble det sagt. Da det ble påpekt at erfaringene fra Norge tyder på at selv så enkel kunnskap som å kunne ta på seg en redningsdrakt korrekt, og vite hvordan en forlater fartøyet i en kritisk situasjon, har berget mennesker, var man enig. Misanthropien kan tyde på at arbeidet har møtt betydelig motstand hos enkelte etablerte fiskere.

Konklusjon

Det er spesielt to sider ved erfaringene fra Danmark som synes viktige å overføre til Norge. Det ene er måten de har organisert arbeidet med sikkerhet og arbeidsmiljø på, der Søfartsstyrelsen, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd/Havnesikkerhedsudvalgene og Enheten for Maritim Medicin samarbeider om hver sin del, og der FA har ansvar for rådgivning, informasjon og bistand. At FA sin rolle er forankret i et lovverk, som også sikrer finansiering av virksomheten, skaper kontinuitet og gjør at man kan arbeide langsiktig. Det andre vi kan bruke, er de prinsippene som har vist seg å gi resultater; Nærhet til målgruppen, at man bygger på fiskernes erfaringer og kunnskap, at man arbeider ut fra den situasjonen som eksisterer og tar små skritt, at man er konkret og bistår med råd og veiledning og at man engasjerer lokalsamfunnet, og særlig de som står fiskerne nærmest.

Utgangspunktet og utfordringene i Danmark var forskjellige fra de vi møter i Norge. Men prinsippene man bygger arbeidet på, det at man griper fatt i konkrete problemer som ikke bare dreier seg om å overleve når ulykken først har skjedd og at man tenker helse og at også fiskere skal kunne utøve sitt yrke til de når en alder da det synes naturlig å trekke seg tilbake, er ting vi med fordel kan ta til oss. Vi bør følge eksemplet og erfaringene fra Danmark; Få HMS arbeidet for fiskerne inn i organiserte former og komme bort fra skippertak for å bedre situasjonen hver gang det skjer noe som opprører oss.