

Nummer : 05/20
Emne : Bransjestandard for ansvar og sikkerhet ved losseoperasjoner mellom
fiskebåt og mel/oljefabrikker
Til : Til fiskere, norske og utenlandske kjøpere av pelagisk råstoff til
mel- og oljeanvendelse
Dato : 03.03.2020

Norges Sildesalgslag og Sjømat Norge har i fellesskap utarbeidet en bransjestandard for sikkerhetstiltak i forbindelse med lossing av fangster til fiskemel og fiskeolje. Rundskrivet viser hvilket ansvar som påhviler hver av partene ved de ulike lossealternativene. I arbeidet med standarden er det også gjennomført et møte med Sjøfartsdirektoratet.

Bransjestandard for ansvar og sikkerhet for losseoperasjoner mellom fiskebåt og mel/olje fabrikker:

Standardens formål:

Denne standarden er etablert for å sikre at en får en god og sikker utførelse av losseoperasjoner hvor hovedfokus er å forebygge hendelser som kan gå utover sikkerheten for personell som er involvert i losseoperasjonene.

Standarden har videre til hensikt å klarere ansvarsforhold for aktørene under de forskjellige operasjonene.

Ansvarsforhold:

Rederiet/ båten har en overordnet plikt til å påse at driften av fartøyet/skipet, herunder losseoperasjoner, skjer i samsvar med krav i skipssikkerhetsloven og forskrifter gitt i medhold av loven, samt at skipsfører og mannskapet etterlever regelverket.

Skipsføreren skal sørge for at:

- fartøyet er lastet og ballastert på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lossing av skipet skjer på sikkert vis.
- vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i forbindelse med losseoperasjoner.
- andre som har sitt arbeide om bord ved tildeling av arbeidsoppgaver får nødvendig kunnskap om skipet, om sine plikter, om grunnleggende miljø- og sikkerhetsbestemmelser og om tiltak ved en eventuell ulykke.

Fabrikk har en overordnet plikt til å påse at all drift av losseutstyr på landsiden er i forskriftsmessig stand og er sikkert å operere i hht. gjeldende krav i Arbeidsmiljøloven og dens forskrifter.

Fabrikkens ledelse skal sørge for at:

- Fabrikkens utstyr, herunder kraner og lossepumpe er i forskriftsmessig stand,

- Bemanning på land er i henhold til fabrikkens bestemmelser for bemanning i forhold til ansvarshavende for losseoperasjoner,
- Personell fra fabrikk som utfører losseoperasjoner har fått nødvendig opplæring og trening i bruk av losseutstyr samt, førstehjelp/ redningsutstyr.

For videre detaljer om ansvarsforhold ved de forskjellige lossealternativene se vedlagte ansvarsmatrise.

Praktisk gjennomføring ved lossing.

Når lossemetode iht. rundskriv 04/2020 og lossested er valgt/ avgjort gjør begge parter sine forberedelser for å få en så sikker og effektiv lossing som mulig når båten ankommer fabrikk.

Ved ankomst fabrikk går båten og fabrikkens losseansvarlig i fellesskap gjennom og signerer sjekkliste (se vedlagte sjekkliste) før losseoperasjon starter.

Det er viktig med god og åpen kommunikasjon mellom båten og fabrikkens mannskap under lossing.

Ved endt lossing signeres resterende punkter på sjekklista (se sjekklista som vedlegg til dette rundskrivet).

Hvem er ansvarlig for de ulike aktivitetene?

Aktivitet	Ansvarlig for aktivitet			Kommentar
	Lossing 1	Lossing 2	Lossing 3	
Sikker entring av båt	B/F	B/F	B/F	Landgang skal brukes. I hovedsak skal båten landgang brukes. Alternativt brukes fabrikkens landgang hvor kai-fasilitetene krever dette.
Losseutstyr/pumpe	F	B	B	For Lossing 1, er fabrikk ansvarlig for pumpe med tilhørende utstyr. For Lossing 2 og 3, er det båten som er ansvarlig for pumpe og utstyr.
Betjening av losseutstyr	F	F/B	F/B	Gjelder bruk av fallsikringsutstyr, redningsutstyr, samt gassmålinger i tanker, før og under lossing. Fabrikkene etablerer «standard» minimum utrustning av sikkerhetsutstyr som skal være tilgjengelig under lossing.
Returvann-system	F	F	F	Sjekk/verifiser at returvannsystem er klart og rengjort, før slanger tas om bord. Reingjøring i hht. Fabrikkens prosedyre.
Mannskap i lasterom for spyling	F	F	B	For Lossing 1 og 2, er det fabrikkens mannskap som foretar spyling om bord i båten. For Lossing 3, er det båten mannskap som står for spyling om bord.
Vakt på lukearm	F	F/B	B	Ha oversikt på mannskap som er i rommet og spyler, og være ansvarlig for varsling til lossesansvarlig på fabrikk ved uhell/ulykke.
Losseansvarlig på fabrikk	F	F	F	Ansvarlig på fabrikk for koordinering av losseaktivitet. Også ansvarlig for ekstern varsling i tilfelle ulykke. Skal være tilgjengelig under hele lossingen. Varsling ved ulykke skal skje i hht. Fabrikkens varslingsrutiner.
Finspyling av tanker etter endt lossing	B	B	B	Båtens ansvar.

F = Fabrikk B= Båt

Sjekkliste for lossing.

1	Dato for lossing:		
2	Båtnavn:		
3	Lossealternativ (1,2, 3)		
4		Signert fabrikk	Signert båt
5	Landgang til kai er på plass		
6	Sjekket sikkerhet/ redningsutstyr i hht. fabrikkens/ båtens beredskapsprosedyre		
7	Avtalt kommunikasjon båt/ land i hht prosedyre		
8	Verifiser at relevante luker er åpnet og sikret før oppstart av lossing		
9	Verifisert at returvann system er tømt og rent før tilkopling til båt.		
10	Tidspunkt for start lossing:		
11	Tidspunkt for ferdig utlosset:		
12	Utlosset total volum:		
13	Returvann system tømt/ rengjort etter lossing		
14	Sikkerhet/ redningsutstyr returnert.		

	Målt gass ved entring av tank:	Signert fabrikk	Signert båt
15	Båt tank nr: 1		
16	Båt tank nr:2		
17	Båt tank nr:3		
18	Båt tank nr:4		
19	Båt tank nr:5		
20	Båt tank nr:6		

Brukerveiledning:

1	Her legges inn dato for lossing
2	Skriv inn båtens navn
3	Legg inn lossealternativ; 1, 2 eller 3
4	
5	Signer/ verifiser at landgang er på plass fra båt til kai for å sikre trygg personaltransport mellom båt og land.
6	Sjekk sikkerhets/ redningsutstyr og prosedyre i hht fabrikkens og båtens beredskapsprosedyre. Inkludert en visuell sjekk av det aktuelle utstyret. Her kan en også eventuelt sjekke at relevant personell har trening/ opplæring i bruk av utstyr. Dersom det lånes ut utstyr skal dette registreres på låneskjema i hht fabrikkens prosedyre.
7	Avtale rutiner for kommunikasjon mellom båt og land. Avtale frekvens på UHF, telefon nummer etc. Her kan en også vurdere eget skjema eller en standard "plakat" tilpasset hver fabrikk.
8	Losseansvarlig båt og fabrikk verifiserer at relevante luker hvor en skal entre tanker er åpnet og forsvarlig sirt.
9	Fabrikkens og båtens mannskap verifiserer før oppkopling i fellesskap at returvannssystemet er rent og klar til å tas i bruk.
10	Legg inn tidspunkt for start av lossing
11	Legg inn tidspunkt for når lossing var ferdigstilt
12	Legg inn utlosset volum
13	Fabrikkens mannskap kvitterer ut at returvann systemet er tømt/ rengjort etter endt lossing.
14	I tilfelle det er lånt ut sikkerhetsutstyr så skal det kvitteres på at dette er levert tilbake. Vurdere egen utlansliste ved behov.
15-20	Her signeres det på at relevante tanker er sjekket rett før entring . Bruk båtens tankplan hvor dette er hensiktsmessig.

Minimumsinhold i fabrikkens beredskaps-skap (kan bli endret senere)

Beskrivelse	Antall
Gassmåler for generell måling i tank	1
Gassmåler «personlig» for entring i tank	3
Fallsikringssele med løfteøye	3
Fallsikringsblokk	2
Fallsikringsblokk med nødheis	1
Pressluftapparat for redning	1
Sykebåre for redning	1
Førstehjelpsskrin	1
Utstyr for å senke ned gassmåleutstyr	1

De formelle ansvarsforholdene mellom fartøy og fabrikk er oppsummert i «Sikkerhetsmelding» Nr. 02 B/E av 1.7.2019 fra Sjøfartsdirektoratet (Se vedlegg)

Fabrikk skal ha på plass nødvendig rutiner og sikkerhetsutstyr for å kunne gjennomføre lossing etter det alternativ som blir benyttet, dette følger av ulike forskrifter og bestemmelser.

Fabrikk skal stille sikkerhetsutstyr til disposisjon for fartøy, når dette er aktuelt i forbindelse med lossing, utover det som fartøyet selv er pliktig til å holde etter gjeldende bestemmelser. Fartøy og fabrikk skal i fellesskap gjennomføre gassmåling for å sikre at det ikke blir misforståelse mellom partene om dette kritiske punktet.

Før lossing starter må ansvarlig på fartøy og fabrikk avklare kommunikasjonsprosessen mellom partene under lossing, og at nødvendig sikkerhets- og redningsutstyr er tilgjengelig, uavhengig av hvem som stiller med utstyret og hvem som bruker dette. Fabrikk skal alltid ha tilgjengelig en person på «kaiaen» som kan kommunisere med fartøyet under lossingen.

Tankanlegg for returvann kan i noen tilfeller ha en utforming som gjør det vanskelig å tømme disse på en ordentlig måte og dette kan kreve ombygging noen steder. Fabrikken skal, for å sikre kvaliteten på returvann/spylevann, blant annet tømme og rengjøre systemet mellom hver lossing. *I tilfeller hvor lossing skal gjennomføres etter alternativ 3 må fabrikken være behjelpelig med tilkobling og tilrettelegging av slanger for returvann og spyling i den grad dette er nødvendig i forbindelse med lossingen. Dersom fisker som skal gjøre denne arbeidsoppgaven må de få nødvendig opplæring av fabrikk i bruk av styringspanel m.m. for returvann/spylevann.*

Vedlagt (./.) følger oversikt over ansvarsforhold og rutiner for sikkerhet som skal gjelde for lossealternativet som benyttes.

Se vedlagte matrise med forklaring, som skal fylles ut ved ALLE lossinger av råstoff til mel/olje-anvendelse!

Med vennlig hilsen
NORGES SILDESALGSLAG

Knut Torgnes

Odd Fredrik Andersen

Nr.: 02 B/E
Dato: 01.07.2019
Saksnr.: 2019/31303-2

Sikkerhetstiltak ved losseoperasjoner av fangst fra fiskefartøy til mottak ved fiskemel-/fiskeoljebedrifter i land

Bakgrunn

Sjøfartsdirektoratet har fått melding om ulykker og nestenulykker i forbindelse med lossing av fangst fra fiskefartøy til fiskemel-/fiskeoljebedrifter i land.

Hendelsene har skjedd i forbindelse med betjening av pumpeutstyr for returvann og i forbindelse med entring av tank, og gjelder fiskere som er ansatt på fartøyet. Sjøfartsdirektoratet har ikke oversikt over eventuelle ulykker som har skjedd med ansatte i landbedrift i forbindelse med slike operasjoner. Vårt tilsynsansvar er begrenset til rederiet, fartøyet og de som har sitt arbeid om bord.

Sjøfartsdirektoratet har også blitt gjort oppmerksom på at losseoperasjoner som innebærer bruk av landbedriftens arbeidsutstyr, har vært utført av fiskere uten at disse har fått nødvendig opplæring i betjening av utstyret som har vært benyttet. Dette har ført til farlige situasjoner.

Farefull losseoperasjon

Losseoperasjonen innebærer ilandføring av fisk, enten ved selvlossing med fartøyets vakuumanlegg eller ved lossing fra land med lossepumpe som senkes ned i lasterommet med kran. I forbindelse med pumping kan slanger bevege seg ukontrollert, og personell som håndterer utstyret, kan skades. Ved entring av lastetank kan det ha dannet seg gass fra lasten, og det er risiko for oksygenmangel i tanken. Bruk av kran og fare for fallende gjenstander under hengende last er også et faremoment i forbindelse med slike operasjoner. Ved entring av fartøy og lastetank vil det også være fare for fall ned i tanken.

Krav om risikovurdering og opplæring

Farefulle arbeidsoperasjoner skal aldri utføres uten at det først har vært gjennomført en risikovurdering der faremomenter og ulykkesforebyggende tiltak blir beskrevet. Involvert personell skal også ha fått forsvarlig opplæring i bruk av det aktuelle arbeidsutstyret og en innføring i de vernetiltak som er aktuelle for arbeidsoperasjonen. Ved bruk av arbeidsutstyr som kan medføre særlig fare for liv og helse, skal det utarbeides en skriftlig arbeidsinstruks. Krever arbeidsoperasjonen bruk av verneutstyr, skal personellet få opplæring og øvelse i bruk av verneutstyret.

Landbedriftens ansvar

Den mest vanlige praksisen er at landbedriften, som kjøper av råvarene, står som ansvarlig for losseoperasjonen og disponerer losseutstyr og personell. Da har også landbedriften ansvaret for sikkerheten i samsvar med Arbeidstilsynets regelverk. Dersom landbedriften velger å involvere fiskere ansatt på fartøyet i losseoperasjonen, må de inkludere rederiet og fiskerne det gjelder, i sikkerhetsarbeidet. Det betyr at landbedriften må sørge for opplæring av de fiskerne det gjelder, slik at de kan håndtere det spesifikke arbeidsutstyret på en sikker måte. Landbedriften skal i slike tilfeller også sørge for at fiskerne blir tatt med i en felles risikovurdering av losseoperasjonen, slik at de blir kjent med faremomenter og aktuelle vernetiltak. Rederiet har imidlertid fortsatt et ansvar for fiskere som er ansatt om bord, etter skipssikkerhetsloven.

Rederiets ansvar

I tilfeller der det besluttes at losseoperasjoner skal utføres ved bruk av fiskefartøyets eget utstyr, er det rederiet som er ansvarlig for sikkerheten i samsvar med Sjøfartsdirektoratets regelverk.

Dersom rederiet velger å involvere landansatte i arbeidsoperasjonen, har rederiet plikt til å inkludere landbedriften og de aktuelle landansatte i sikkerhetsarbeidet, og sørge for at de får opplæring i å bruke det spesifikke arbeidsutstyret om bord på en sikker måte. Rederiet skal sørge for å involvere de landansatte det gjelder, i en felles risikogjennomgang av losseoperasjonen, slik at de blir kjent med faremomenter i forbindelse med selve losseoperasjonen og farer ved ferdsel om bord på fartøyet samt aktuelle vernetiltak. Landbedriften har imidlertid fortsatt et ansvar for de landansatte etter arbeidsmiljøloven.

Verneombudets rolle

Verneombudet på fartøyet skal se til at arbeidet om bord blir utført på en sikker måte, og kan om nødvendig fremme forslag til nye vernetiltak. Verneombudet bør delta i utarbeidelse av prosedyrer og arbeidsbeskrivelser i tilknytning til risikofylte arbeidsoperasjoner og bør delta i risikovurderinger og føre tilsyn med at ulykkesforebyggende tiltak settes i verk.

Rett til å stanse farlig arbeid

Dersom verneombudet på fartøyet mener at en arbeidsoperasjon kan føre til umiddelbar fare for liv eller helse, og faren ikke kan avverges på annen måte, skal verneombudet midlertidig stanse arbeidet og varsle skipsfører.

Det er ikke bare verneombudet som har anledning til å stanse farlig arbeid. Dersom en ansatt om bord ser at arbeidet ikke kan fortsette uten fare for liv eller helse, skal arbeidet avbrytes og skipsfører skal varsles.

Særskilte faremomenter og tiltak

Noen av de mest fremtredende faremomentene ved lossing av fiskelast til fiskemel-/fiskeoljebedrifter i land er angitt nedenfor, sammen med forslag til relevante sikkerhetstiltak. Listen er ikke uttømmende og er kun ment som veiledende.

Særskilte faremomenter	Relevante sikkerhetstiltak (ikke uttømmende)
Fare for gassutvikling og oksygenmangel ved entring av lastetank	Det skal foreligge en instruks for entring av tank som alltid skal gjennomgås før arbeidet starter. Tanken må være tilstrekkelig utluftet og ventilt, og gassmåling skal utføres før entring. Personell som entrer tank skal ha personlig gassmåler og kommunikasjonsutstyr. Vakt med kommunikasjonsutstyr skal være plassert ved tankåpning. Friskluftsutstyr og annet redningsutstyr skal være lett tilgjengelig. Ingen skal entre tanken uten forsvarlig opplæring i sikkerhetsrutiner og utstyr som skal brukes. Alle områder hvor det er fare for gassansamling, skal faremerkes!
Slanger som brukes til pumping/lossing, kan bevege seg ukontrollert, og personell som håndterer utstyret, kan bli skadet	Opplæring i operasjon av utstyr, ekstra sikring i form av stropper på slangekoblinger, etablering av sikre soner.
Lasteluker, fare for fall, klemskader	Lasteluker om bord på fartøyet må sikres slik at de ikke utgjør en fare for personell som skal bevege seg om bord.
Fare for fall i lasterom	Fallsikringsutstyr skal brukes ved fare for fall til lavere nivå, og opplæring i dette utstyret skal være gitt.
Fare for fallende gjenstander under hengende last	Det skal sørges for hyppig vedlikehold av kran, avsperring av soner under hengende last.
Bruk av kran på land i forbindelse med lossing	Kran på land kan ikke opereres av personell på fartøyet, med mindre operatør er sertifisert etter aktuelt regelverk underlagt Arbeidstilsynet.

Regelverkshenvisninger:

[Lov om skipssikkerhet, forskrift av 01.01.2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse m.v., forskrift av 22.11.2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde, forskrift av 13.06.2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelse for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover.](#)
[IMO Resolution A.1050\(27\)](#)

Underskrift
sjøfartsdirektør

Parafering
avdelingsdirektør