

VÆR PÅ VAGT

**- NÅR
DU ER PÅ
VAGT**





VÆR PÅ VAGT - NÅR DU ER PÅ VAGT

UDGIVER

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, 2024

FAGLIG REDAKTØR

Flemming Nygaard Christensen

FORFATTERE

Jeppé Guldager Tang

Karsten Korsgaard

ILLUSTRATIONER

Niels Knudsen

Alle billeder og tekster i dette materiale er beskyttet af dansk lov om ophavsret.

Alle rettigheder tilhører eller varetages af Fiskeriets Arbejdsmiljøråd.

Det er ikke tilladt at kopiere eller bruge tekster og billeder fra materialet uden tilladelse.

Igennem årene har der været flere hændelser med påsejlinger og kollisioner, hvor fiskeskibe har været impliceret. Sikkerhedsudvalgene har på den baggrund anbefalet, at der udarbejdes nyt informationsmateriale og iværksættes en informationskampagne, der sætter fokus på, hvad god brodisciplin er, og hvad det har af betydning for sikkerheden ombord.

Dette informationsmateriale er ment som en samtalestarter og henvender sig i særlig grad til de besætninger, hvor der indgår nye styrmænd eller skippere. Håbet med denne pjece er, at kunne klæde disse besætninger bedre på til at holde en god brodisciplin. Styrmænd og skippere med mere erfaring, også på enmandsbetjente fartøjer, kan ligeledes bruge pjecen som opslag og genopfriskning af specifikke emner inden for vagthold og brodisciplin.

Der er igennem hele pjecen regelhenvisninger til, hvor man kan søge mere information om emnerne.

Jeg håber, pjecen kan hjælpe med at højne agtpågivenheden i styrehuset og måske kan give lyst til at læse op på nogle af emnerne i pjecen. Slutteligt håber jeg, at det at gå vagt kan blive noget, man snakker om ombord ude i skibene.

God vagt!

Med venlig hilsen



Flemming N. Christensen
Direktør, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

INDHOLD

HVORFOR SKAL DER ALTID VÆRE EN, DER ER PÅ VAGT I STYREHUSET?	6
VAGT I STYREHUSET – HVORDAN?	6
HVAD SKAL JEG GØRE, FOR AT VÆRE KLAR TIL AT OVERTAGE VAGTEN?	7
NATTESYN	8
ALARMER	8
UDKIG	10
AIS (AUTOMATISK IDENTIFIKATIONS SYSTEM)	12
VTS (TRAFIKOVERVÅGNING)	12
SIKKER FART	12
FARE FOR SAMMENSTØD	13
BRUG AF RADAR	14
FORHOLDSREGLER FOR AT UNDGÅ SAMMENSTØD	15

MANØVREREGLERNE	16
REGEL 13 – OVERHALING	16
REGEL 14 – SKIBE PÅ MODSATTE KURSER	16
REGEL 15 – SKIBE PÅ SKÆRENDE KURSER	17
REGEL 16 – FORHOLDSREGLER FOR DET SKIB DER SKAL GÅ AF VEJEN	17
REGEL 17 – FORHOLDSREGLER FOR DET SKIB DER SKAL HOLDE KURS OG FART	18
REGEL 18 – SKIBES FORPLIGTELSE OVERFOR HINANDEN	18
 LANTERNER OG DAGSIGNALER FOR SKIBE DER ER I FÆRD MED AT FISKE OG GØR FART GENNEM VANDET	 20
 LANTERNER FOR FISKESKIBE DER IKKE ER I FÆRD MED AT FISKE OG DERMED ER ET MASKINDRETVET SKIB	 21

HVORFOR SKAL DER ALTID VÆRE EN, DER ER PÅ VAGT I STYREHUSET?

For at skibet kan sejle sikkert, både af hensyn til fartøjet og besætningen ombord.

For at undgå sammenstød og grundstødning med de katastrofale følger, det kan have. F.eks. tab af menneskeliv eller forurening af havmiljøet.

Når du har vagten i styrehuset, uanset om du er skipper eller skipperens stedfortræder, må du ikke forlade styrehuset, før du er afløst.

Se Vagtholdsbekendtgørelsen Bilag 1, Part 3 stk. 9 & 11 for uddybende information.

VAGT I STYREHUSET – HVORDAN?

Overordnet er det skipperen, der har det formelle ansvar for introduktionen, instruktionen, oplæringen og opfølgningen, men alle ombord har et ansvar for, at arbejdet udføres på en ansvarlig måde. Skipperen kan godt uddelegere opgaverne.

De ansatte ombord er også forpligtigede til at anvende f.eks. personlige værnemidler eller andet beskyttelsesudstyr, der er stillet til rådighed og følge procedurerne, der er udarbejdet, for at arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvareligt.



HVAD SKAL JEG GØRE, FOR AT VÆRE KLAR TIL AT OVERTAGE VAGTEN?

Det første du skal gøre, er at spørge dig selv, om du FØLER dig klar. Mærk efter, er du udmattet?

Der er forskel på at være træt, fordi man måske kom lidt for sent på køjen og ikke og har fået sovet nok, og på at man har været på dækket de sidste 10 timer. Det første er ok og ikke farligt. Det sidste kan være farligt, da du her kan opleve det, der kaldes fatigue (udmattelse). Her kan du risikere, at du bliver for langsom til at reagere, ikke kan overskue hvad der sker omkring dig og måske endda falder i søvn. Det er vigtigt at have dækket dine basale behov (mad, drikke, søvn osv.), inden du går op i styrehuset for at overtage vagten.

Hvis det sker, at du kommer i styrehuset, og den, der har vagten, er i gang med at kommunikere med et andet skib, er ved at gå af vejen eller ved at udføre en manøvre, er det vigtigt, at du venter med at overtage vagten, indtil situationen er helt løst og klaret.

Yderligere information kan findes i

**Vagtholdsbekendtgørelsen Bilag 1,
Part 3 stk. 9 & 11 og
Part 3-1 stk.12 og 18-22**

**Når du kommer ind i
styrehuset, skal du få fat i
al den nødvendige information,
du skal bruge for at kunne sejle
skibet sikkert hele din vagt.
Inden vagten overtages,
skal du som minimum vide:**

- Hvilken type af vagt er det?
Sejler vi, fisker vi, eller ligger vi for anker?
- Har skipper givet nogle særlige ordrer for vagten?
- Skibets position, kurs, fart, dybgang, vanddybde og dagsignaler/lanterner.
- Arbejde der foregår, fiskeri, arbejde på dækket osv.
- At alt navigations- og radio-udstyr er indstillet, så det virker bedst muligt.
- Skibe og objekter (bøjer, fiskefarme, osv.) i nærheden.
- Trafikruter
- Vejsituationen nu og fremad.
- Det er også vigtigt at få at vide, om der er nogen, der arbejder på dækket, og hvor mange der er. Hvordan du kommer i kontakt med dem osv.

NATTESYN

Hvis det er blevet mørkt, når du skal have vagten, skal du være opmærksom på, at dit nattesyn først er fuldt etableret efter 10 - 15 min. Du skal også se efter, om lysstyrken på skærme og displays i styrehuset er skruet så langt ned, at de ikke forstyrrer dit nattesyn. Både af hensyn til dit nattesyn og din opmærksomhed i det hele taget er det en meget dårlig ide at bruge mobiltelefon eller se fjernsyn i styrehuset. I skibe med vagtalarm er det vigtigt, at denne er slået til og virker efter hensigten.

**For uddybende information
om brug af vagtalarm se**

**Meddelelser fra
Søfartsstyrelsen
E kap. X regel 19.7.**

ALARMER

Det er vigtigt at reagere korrekt på en hvilken som helst alarm, du måtte få i styrehuset. Der er typisk 4 typer alarmer, du vil kunne få i styrehuset; vagtalarmer, maskinalarmer, vandstandsalarmer og brandalarmer.

Vagtalarm

Hvis vagtalarmen går, har man siddet stille i 3-6min, og så er det en god ide at kontrollere kurs og fart, kigge ud ad vinduet og tjekke radar og elektronisk søkort for at se, om sejladsen forløber, som den skal.

Maskinalarm

Hvis du får en maskinalarm, skal du ikke selv gå i maskinrummet for at se, hvad det er eller for at afhjælpe problemet. Tilkald hjælp og få din kollega til at kigge på det.

Vandstandsalarm

Hvis du får en vandstandsalarm, skal du tilkalde hjælp og få kollegaer til at undersøge, hvorfor alarmen kommer.

Brandalarm

Tilkald straks hjælp. Hvis du har kameraovervågning på stedet, er det vigtigt at kigge på denne for at se, om du kan få et overblik over branden. Hvis din kollega konstaterer brand iværksæt da nødproceduren for brand ombord og bekæmp branden.

UNDER VAGTEN:

– HVORNÅR SKAL DU TILKALDE HJÆLP ELLER VARSKO SKIPPER?

- Hvis du bliver i tvivl om, hvordan du skal reagere i en given situation
- Hvis land eller bøjer ikke kommer i sigte til forventet tidspunkt
- Hvis land eller bøjer dukker uventet op
- Nedsat sigt (tåge, snetykning etc.)
- Hvis andre skibe ikke opfører sig som forventet, og der er øget risiko for sammenstød
- Hvilken som helst form for havari eller nedbrud på vigtigt udstyr
- Hvis skibets bevægelser bliver "unormale". Dette kan f.eks. skyldes vandindtrængning eller forskydning af lasten. Om vinteren kan det også skyldes begyndende overisning
- Hvis du observerer andre skibe i nød, ser et nødsignal, modtager en nødmelding på radioen eller får en MOB alarm på AIS evt. vist på fartøjets elektroniske søkort
- Hvis din afløser er klart ude af stand til at være på vagt i styrehuset

UDKIG

Uanset om der sejles, fiskes eller ligges for anker, skal der altid holdes behørig udkig! Der er selvfølgelig forskel på at holde en ankervagt og at sejle derud af. Det giver sig selv, at på en ankervagt ligger skibet stille, når der er et anker ude. Der skal dog stadig holdes øje med skibe i ens nærhed og deres bevægelse. Du skal også holde øje med, om dit eget skib bevæger sig mere end at svinge i ankerkæden. Det er en god idé at sætte en afstandsring på skibets radar eller ECDIS på et fast punkt for at holde øje med, om du driver for dit anker.

Det betyder, at du både skal kigge ud ad vinduet, bruge kikkert, bruge din radar og gå op og ned i afstandsområde for plotte alle ekkoer, der kunne være farlige. At være udkig og være den, der har vagten, er som udgangspunkt to adskilte hverv. På enmands-betjente fartøjer skal du være ekstra opmærksom, da du er i en meget særlig situation i og med, at du er alene og skal udføre alle opgaver selv.

Som styrmand skal du hele tiden vurdere alle faktorer, der spiller ind i forhold til, om det er sikkert at være alene i styrehuset. Faktorer af betydning kunne være egne kvalifikationer (nyuddannet eller erfaren, ny på skibet eller gammel i gårde), vejrforholdene, sigtbarheden og trafiktætheden i det område, der sejles i.

Behørig udkig betyder også, at man ikke kun forholder sig til og handler efter, hvad radaren viser. Når det drejer sig om at undgå sammenstød, skal du bruge alle de instrumenter, der er til rådighed i styrehuset, og som giver mening at bruge.

Det er ikke alle skibe, du møder på havet, der giver et stort nok ekko af sig, så en radar kan se dem. Derfor er det altid vigtigt at kigge ud ad vinduet og bruge sin kikkert med jævne mellemrum.

I dag har de fleste erhvervs- og fritidsfartøjer en AIS ombord, og det gør, at de stadig vil kunne ses på din radar eller ECDIS.

Yderligere information findes i

**Vagtholdsbekendtgørelsen Bilag 1, Part 3-1 stk.13-15
og Regel 5 i De Internationale Søvejsregler**

**VÆR
OPMÆRKSOM!**

**SMÅ FARTØJER
KAN IKKE ALTID
SES PÅ
RADAREN**



AIS – AUTOMATISK IDENTIFIKATIONS SYSTEM

AIS er et fantastisk værktøj til nemt at identificere skibene omkring dig, og det giver dig en mulighed for at kalde skibene op med deres rigtige navne og kaldesignal. AIS'ens begrænsning er, at den regner ud fra hvor GPS-antennen er placeret, så de oplysninger, du får fra den, er forbundet med stor usikkerhed, når det handler om at undgå sammenstød, særligt på meget store skibe.

Det er altid vigtigt at kontrollere de data, du får fra AIS og GPS op mod de informationer, radaren giver. Der er mange eksempler på Spoofing i danske farvande. Særligt i Skagerrak, Kattegat, Østersøen og Storebælt er spoofing udbredt. Spoofing er, når en fremmed magt eller en agent udsender falske GPS-signaler, der overtager det rigtige GPS-signal for at lede den generelle skibstrafik på afveje.

VTS – TRAFIK-OVERVÅGNING

Et andet element i at holde behørig udkig er at bruge de trafikovervågningssystemer, der findes i de områder du sejler i. Trafikovervågning ("VTS") bruges til at få et overblik over trafiksituationen. De laver trafikmeldinger på deres arbejdskanal, typisk en gang i timen. Her informerer de, hvis der er noget særligt, du skal være opmærksom på i deres område. Derfor er det vigtigt at lytte på den kanal. VTS'en benyttes, når du sejler i eller nær et område med VTS.

SIKKER FART

Du skal altid og under alle forhold sejle med sikker fart. Hvad er sikker fart? Det afhænger af mange ting. Ens fart bør være lavere i tåge end i klart vejr. Selv i klart vejr kan der være situationer, hvor det vil være rettidig omhu at sætte farten ned. Det kunne være i tæt trafik, snævre løb, ens dybgang i forhold til vanddybden etc. På fiskeskibe skal der tages særligt hensyn til farten, når redskaberne er ude, da det kan være svært og være forbundet med en betydelig risiko at ændre på farten.

FARE FOR SAMMENSTØD

Alt udstyr i styrehuset, der giver mening at bruge, skal bruges til at finde ud af, om der er fare for sammenstød med andre skibe i nærheden. Det bedste udstyr, du har ombord til det, er din radar. Du må ikke bygge dine beslutninger kun på radaroplysninger og specielt ikke mangelfulde radaroplysninger. Derfor er det vigtigt at vide, hvordan radaren virker og beregner, om der er fare for sammenstød.

De fleste radarer i dag har indbygget en ARPA, som er en computer, der på baggrund af radarens oplysninger beregner, om der vil være fare for sammenstød. Brug af radarens ARPA-funktion letter dit arbejde som vagthavende en hel del, fordi ARPA'en beregner TCPA (tid til mindste afstand mellem skibene) og CPA (mindste afstand mellem skibene) for de plottede ekkoer. Dette gør, at du hurtigt kan få et overblik over, hvilke skibe du kommer tæt på. Det er vigtigt efter at have plottet et ekko, at du ikke ændrer på egen kurs og fart, da det vil forlænge den tid ARPA'en er om at beregne CPA og TCPA med ca. 3min, fra ændringen er sket.

Uddybende information findes i

Regel 6 i De Internationale Søvejsregler

Det er vigtigt at bruge din radar korrekt, og for at du kan det, skal den være indstillet rigtigt, når den startes op. Det kan være svært, for at sige næsten umuligt, at indstille en radar rigtigt inde i en havn, da der er mange forstyrrende objekter tæt på. Ved opstart inden afsejling vælges auto tune og auto Gain, Sea og Rain (på dansk; forstærkning, søstøj og regnstøj). Når du er kommet uden for havnen, kan det være en rigtig god ide, at du indstiller forstærknings og -støjfiltrene (forstærkning, søstøj og regnstøj) manuelt, da autofunktionen kan være overkompenserende.

BRUG AF RADAR

Når radaren er indstillet korrekt, skal du huske med jævne mellemrum at gå op i afstandsområde for i god tid at se, om der er skibe længere væk for tidligt at plotte dem. Det er også vigtigt, at du overvåger radaren kontinuerligt og plottes alle relevante ekoer for i god tid at have et så komplet billede af situationen som muligt. Det er lige så vigtigt at slette dine gamle plot igen, når skibene er passeret og ikke mere er en risiko.

Når du nærmer dig en kystlinje, er det godt sømandskab at gå ned i afstandsområde for bedre at kunne bruge radaren til at navigerer efter. Det er vigtigt, at du hele tiden holder dig for øje, hvad det er, du bruger radaren til. Er det til at se, om der er fare for sammenstød, eller er det til at sejle efter. Det er vigtigt at indstille din radar efter det aktuelle behov, så du får et så tydeligt radarbillede som muligt.

Pejling over kompasset er en anden mulighed for at opdage, om der er fare for sammenstød. Hold kurs og fart og observer det andet skib over et kort tidsrum, f.eks. 3 min. Ingen forandring i pejlingen og skibet kommer tættere på = fare for sammenstød. Forandring i pejlingen og skibet ikke kommer tættere på = ingen fare for sammenstød.

Se Regel 5-7 i De Internationale Søvejsregler for mere information.

ENHVER HANDLING DER FORETAGES FOR AT UNDGÅ SAMMENSTØD SKAL:

- 1. Udføres i god tid**
- 2. Være klar og tydelig**
- 3. Være sådan at de to skibe passerer hinanden i sikker afstand**

FORHOLDSREGLER FOR AT UNDGÅ SAMMENSTØD

Disse 3 ting er meget vigtige, fordi det sikrer, at det andet skib ikke bliver i tvivl om dine hensigter og måske begynder at opføre sig uhenigtsmæssigt og derved øger faren for sammenstød.

Husk at en situation først er afsluttet, når det andet skib er helt passeret og klaret.

VHF 'en ikke er nævnt som et middel til at undgå sammenstød fordi, hvis alle holder sig til søvejsreglerne, så er

der ingen skibe, der har brug for at af-tale manøvre over VHF, og inden vi fik AIS ombord, skulle du meget tæt på for at identificere skibet. Både VHF og AIS går selvfølgelig ind under at holde udkig med alle forhåndenværende midler og skal derfor bruges mest hensigtsmæssigt.

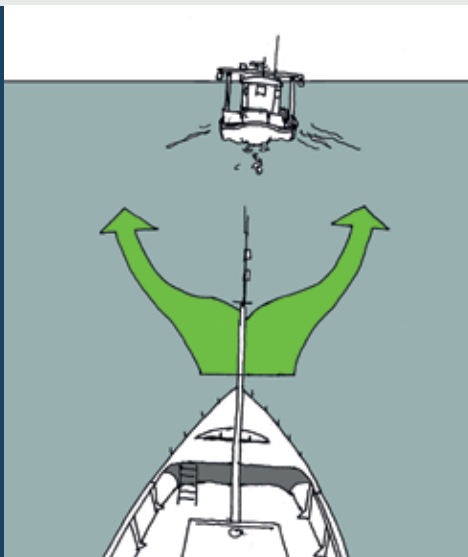
Regel 7 i De Internationale Søvejsregler

MANØVREREGLERNE

I det følgende er der uddrag af manøvrereglerne i De Internationale Søvejsregler

Regel 13 Overhaling

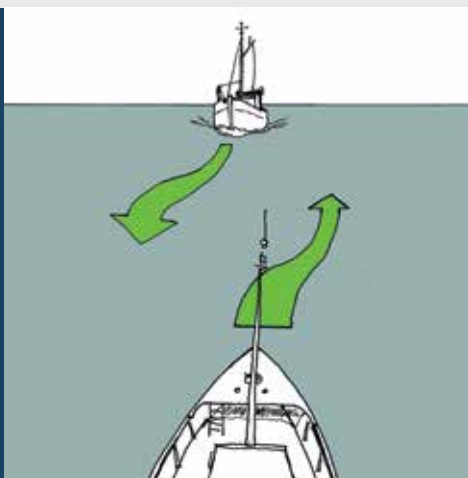
Det er altid, det skib der overhaler, der skal gå af vejen for det skib, der overhales. Du er et overhalende skib, hvis du haler ind på et andet skib med en vinkel, der er mere end $22,5^\circ$ agten for tværs SB eller BB på det andet skib. Dette er nemmest at se om natten, da du er overhalende skib, hvis du kan se det andets skibs agterlys.



Regel 14 Skibe på modsatte kurser

Gælder kun for maskindrevne skibe, der møder hinanden på modsatte eller næsten modsatte kurser, mens de kan se hinanden. Begge skibe skal dreje til SB for det andet skib.

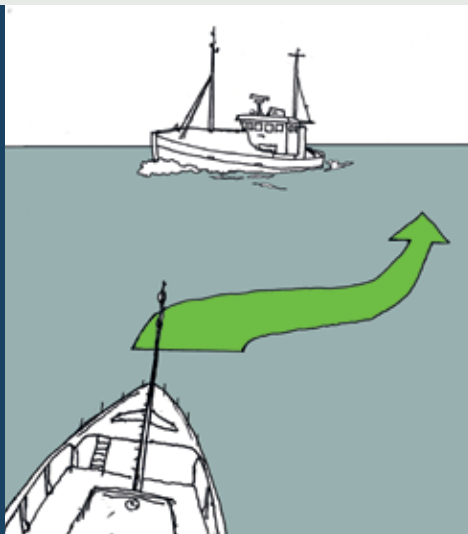
Er du i tvivl, skal du gå ud fra, at I er på modsatte kurser og dreje til SB.



Regel 15

Skibe på skærende kurser

Gælder kun for maskindrevne skibe, i sigte af hinanden, der styrer på kurser, der skærer hinanden. Det skib, der har det andet på sin SB-side, skal gå af vejen og forsøge at undgå at gå foran om det andet skib. Bedste manøvre er SB drej og agten om det andet skib.



Regel 16

Forholdsregler for det skib der skal gå af vejen

Det skib der skal gå af vejen, skal gøre det i god tid med en klar og tydelig manøvre, der sikrer, at du holder godt klar af det andet skib.

Regel 17

Forholdsregler for det skib der skal holde kurs og fart

Hvis du er det skib der ikke har vigepligten:

1. SKAL du holde kurs og fart
2. Hvis du bliver i tvivl, KAN du gå af vejen eller afgive advarselssignal (5 korte toner med hornet)
3. Kommer det andet skib så tæt på, at I ikke kan undgå at støde sammen, hvis du ikke gør noget, SKAL du manøvre på den måde, der bedst afhjælper kollision.

Et eksempel:

Du konstaterer, at der er fare for sammenstød med skibet MARIA. Du skal holde kurs og fart, og skibet MARIA skal vige, da hun er på din BB-side.

Du holder kurs og fart i noget tid men bliver i tvivl om skibet MARIA's hensigter, da hun ikke viger, og der er forsat fare for sammenstød. Du afgiver advarselssignal (5 korte toner efterfulgt af 5 korte blik med et hvidt lys).

Skibet MARIA gør intet, og I er nu så tæt på hinanden, at kollision ikke kun kan afværiges fra skibet MARIA's side. Nu skal du gøre det, der bedst bidrager til at løse den farlige situation.

Regel 18

Skibes forpligtelser overfor hinanden

Det er vigtigt at gøre sig klart, om du er et skib, der er i gang med fiskeri, eller om du er et maskindrevet skib. Du er kun et fiskeskib, når du har redskaber ude, der begrænser ens manøvreve. Det er i denne sammenhæng også vigtigt at huske at skifte lanterner / dagsignaler til det korrekte. Husk også at ændre status på AIS, så den også udsender, om du er maskindrevet eller skib i færd med at fiske.

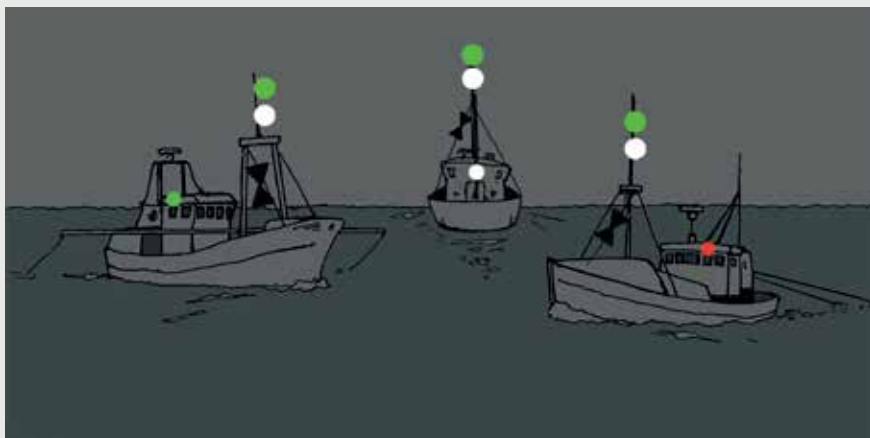
Et maskindrevet skib skal gå af vejen for:

- Et skib der ikke er under kommando
- Et skib der er begrænset i sin evne til at manøvrere
- Et skib der er beskæftiget med fiskeri
- Et sejlskib
- Et skib hæmmet af sin dybgang

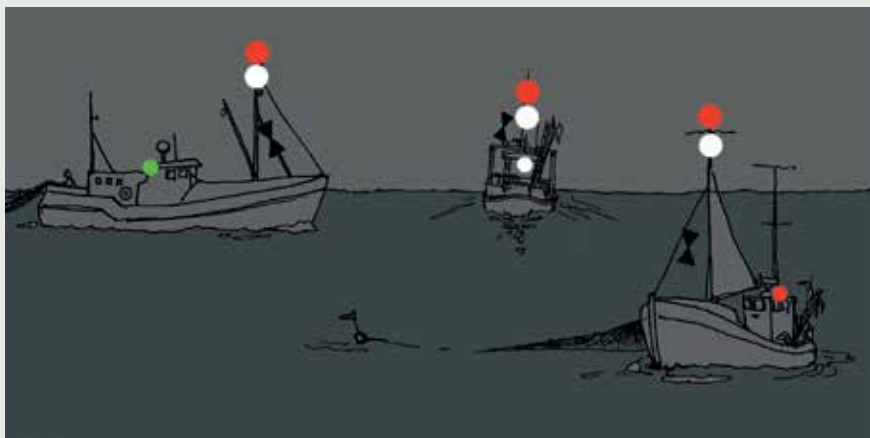
Et skib der er beskæftiget med fiskeri, skal gå af vejen for:

- Et skib ikke under kommando
- Et skib der er begrænset i sin evne til at manøvrere
- Et skib der er hæmmet af sin dybgang

**Lanterner og dagsignaler for skibe
der er i færd med at fiske og gør fart gennem vandet**



Lanterner og dagsignal for fartøj der fisker med trawl



Lanterner og dagsignal for fartøjer der fisker med andre redskaber end trawl

**Lanterner for fiskeskibe der IKKE er i færd med at fiske
og dermed er et maskindrevet skib**



Lanterner for maskindrevet skib – Bemærk dagssignal for fiskeri SKAL være taget ned

GOD PRAKSIS

– NÅR DU ER PÅ VAGT

1. BRUG ØJNENE

– KIG UD AD VINDUERNE OG STOL IKKE
KUN PÅ INSTRUMENTERNE

2. BRUG DE ELEKTRONISKE INSTRUMENTER

– MEN KEND DERES BEGRÆNSNINGER

3. ANVEND KORREKT LANTERNEFØRING

– TJEK DEM JÆVNLIGT

4. BRUG DE ALMINDELIGE VIGEREGLER

– MEDMINDRE ANDET ER KLART AFTALT
MED DET ANDET SKIB

5. FØR KUN DAGSIGNAL NÅR DU FISKE

– TAG DEN NED NÅR DU IKKE FISKE

6. LYT PÅ RADIOUDSTYRET

– SOM DU FORVENTER ANDRE GØR,
HVIS DU HAR BRUG FOR KONTAKT/HJÆLP

**7. HOLD KONSTANT ØJE MED DE
OMKRINGLIGGENDE SKIBE**

– "BILLEDET" KAN HURTIG FORANDRE SIG

**8. ER DET DIG DER SKAL
HOLDE KURS OG FART**

– SÅ HOLD FORSAT ØJE MED DET ANDET SKIB

9. TILKALD ALTID ASSISTANCE OMBORD

– NÅR DER EN SITUATION DER KRÆVER DET

10. HOLD ØJE MED FORANDRINGER I VEJRET

– DET KAN HAVE BETYDNING FOR EN SIKKER SEJLADS

11. REAGER ALTID PÅ ALARMER

– IGNORER ALDRIG ALARMER, MEN FØLG OP PÅ DEM

**12. AFPAS ALTID SKIBETS FART
EFTER DE FAKTISKE FORHOLD**

– AFPASSET FART FORMINDSKER RISICI



Auktionsgade 1b
6700 Esbjerg
Tel: +45 75 18 05 66
post@f-a.dk
www.f-a.dk

