

Vissen met Visie

Het belang van innovatie voor de visserij sector



PREVIS

Preventie van arbeidsongevallen aan boord van vissersschepen



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

FLANDERS MARINE



Vlaanderen maritieme kennisregio

Het belang van innovatie voor de sector

- ◆ Innovatie de sleutel tot efficiëntie en duurzaam beheer; van de schepen, de visstapel en de veiligheid aan boord!
- ◆ Drie pijlers
 - ◆ Economisch belang
 - ◆ Ecologisch belang
 - ◆ Operationeel belang

Economisch belang

- Reconversie naar duurzame visserijtechnieken
 - Outrigger
 - Flyshooting
 - Passieve visserij (longlining, staand want,...)
- Rationeel energieverbruik
- Besparing materiaalkost

Ecologisch belang

- ♣ Minder bodemberoering en –beschadiging
- ♣ Minder bijvangst en ondermaatse vis
- ♣ Rendabele visserij op ongequoteerde vissoorten
 - ♣ Zeekat, zeebaars, barbeel,...
- ♣ Langzaam herstel van de visbestanden

Operationeel belang

- Verbeterde werkomstandigheden
- Preventief beleid voor veiligheid en gezondheid.
- Vermindering van arbeidsongevallen aan boord
- Gericht onderzoek naar veiligheid aan boord
- Gemeenschappelijke noemer :
 - Sensibilisering, opleiding en INNOVATIE

Veiligheidskaarten

Het vastslaan met een visboel aan een wrak, rots of een andere hindernis op de zeebodem, gebeurt regelmatig.

De vaartuigen beschikken over plotterkaarten met een grafiek van de zeebodem van alle visgronden die ze bevissen en waarop alle hindernissen aangeduid staan.

Door storm en/of getijdenstromingen kan echter een wrak of hindernis, zelfs vele jaren na verzanding, terug bloot komen op de zeebodem.

Het vastslaan kan ook het gevolg zijn van een onoplettendheid van de wachtloper.

Het schip zal altijd onmiddellijk slagzij maken aan die kant, waar men vast slaat.

Dit vastslaan kan zo hevig zijn dat men onmiddellijk:

- de motorkracht sterk verminderen;
- de vislijn uitvieren, aan de vastliggende kant, zodat het schip zich opnieuw recht.

Bij vaartuigen uitgerust met een MARELEC systeem, worden bij het vastslaan automatisch de vislijnen gevierd en de motorkracht verminderd. Dit is een uitermate zeer veilig systeem.

Hierna moeten we direct de veiligheid op de gieken (balken) activeren. (zie V 56)

Bij de toestand van vastslaan en nadat de kracht van de motor gehaald is, wordt de visboel aan de andere kant (waar we niet vastliggen) direct opgewonden. Dit is om te vermijden dat deze onder de romp van het schip komt en verwart in de andere visboel. Zo beletten we dat we de twee visboelen aan één kant zouden krijgen.

Als de visboel boven komt, laat men de giek platliggen, dit om de stabiliteit te verbeteren.

Als de visboel in zijn veiligheid gevierd is, probeert men dan voorzichtig de visboel op te winden. Niet blijven doorwinden wanneer wordt vastgesteld dat het niet lukt. Men wacht dan de kentering van het getij af, waardoor er een grotere kans ontstaat voor het loskomen van de visboel.

DENK AAN UW VEILIGHEID.

- Draag altijd de reddingsvest: bij het plots kapseizen kan dit uw leven redden.
- Bij het op dek komen alle deuren en luiken sluiten.
- Altijd direct gebruik maken van uw veiligheid op de gieken.
- Bij opwinden van vast geslagen visboel: de bemanning moet dan altijd op een veilige plaats staan - daar alles onder hevige spanning - staat kan gemakkelijk iets breken.
- Voor de schipper op de brug komt moet iedereen van de bemanning in de brug aanwezig op de hoogte zijn wat te doen bij vastslaan alsook de werking van de lier (winch-trui).



Vaartuig komt vast, giek komt in het water - bakboordzijde.



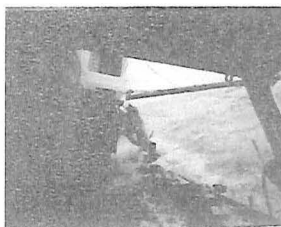
Zicht stuurboord, andere kant vaartuig, omhoog komende bok.



Visboel wordt opgewonden in de giek.



De schipper neemt een hoog risico, volledig zijde komt onder water.

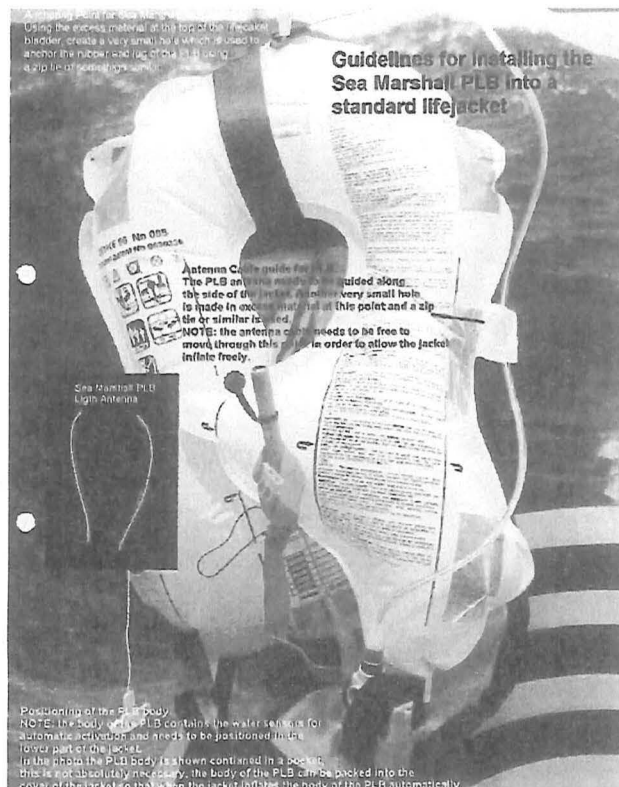


Bemanning staat op de zijde van het schip.



Zicht op de giek die reeds getopt is en de volledige zijde onder water.

Project Man over Boord



SARFINDER maakt het mogelijk om een man over boord snel terug te vinden zowel over dag, bij nacht, mist of stormweer. Reeds uitvoerig getest. Samenwerking met SAR Koksijde.

Workshops

- ◆ Sensibilisering

- ◆ Stabiliteit

- ◆ Vorkheftruck

- ◆ Gewenning veiligheidsuitrusting aan boord :

- ◆ reddingsvesten en veiligheidshelmen

- ◆ Veiligheidsfiches

- ◆ Specifiek per schip, brandkaarten, schipverlaten kaarten,

- ◆ Werken met de vislier

- ◆ Functie 'Vrije Val'



Project 'Lenterhaak'

KAARTNUMMER
V 01

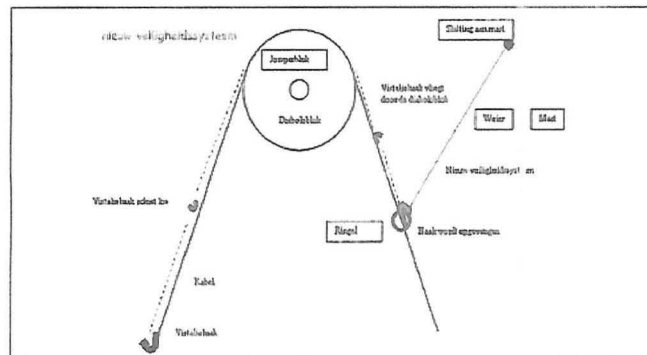
KUILSTROP OF GROMMER DIE AFBREEKT
TIJDENS BINNENWINDEN VISKUIL.

Als men de vistic haak (lenter- of jumper haak) inpikt in de grommer om de viskuil binnen te winden en de kuilstrop of grommer is het mogelijk dat deze afbreekt. Daarbij vliegt de lenterhaak door de diaboloblok met een enorme snelheid op het werkdek. Voor de bemanningsleden die op het werkdek bezig zijn ontstaat er hierdoor zeer gevaarlijke situatie. Bovendien kan die viskuil, als men deze uit het water windt, soms tonnen wegen wetende dat tussen de vis er van alles, zoals stenen, zand, slijk, grint, zeesterren enz..., tussenzit.

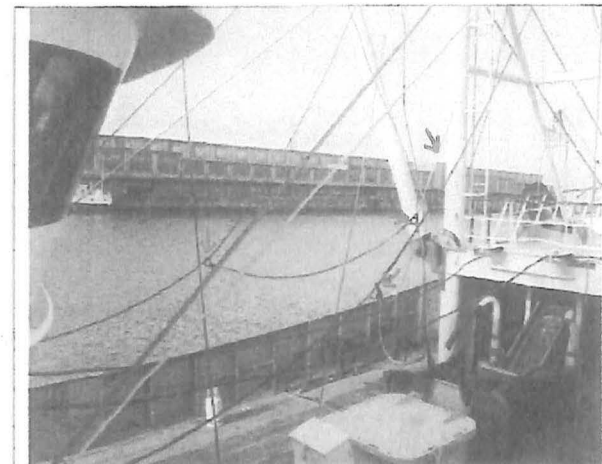
DENK AAN UW VEILIGHEID.

- Draag altijd, tijdens het halen van de netten, uw veiligheidshelm.
- Sta nooit tijdens het binnenwinden van de viskuil - als je er niet nodig bent - op het werkdek waar de lenter haak kan toeslaan.
- Vernieuw regelmatig grommer en kuilstrop (slijtage); opletten de kuilstrop zit soms verdoken in de bespekking aan de achterkant van de kuil.
- Bouw een veiligheidssysteem in. Dit bestaat uit een kabel (weier) van enkele meters, die aan de ene kant bevestigd wordt aan de mast, en aan de andere kant uitmondt op een stalen ringel waardoor de lenter (vistic) doorloopt. Wanneer de lenterhaak dan losschiet dan word hij tijdens zijn val veilig opgevangen in deze ringel en kan hij niet meer op het dek neerstorten.

PREVIS wil iedere Bokketeiler hiermee uitrusten.



Het systeem met ring. De kuil hangt aan een verbindingskabel tussen voor- en achtermast.



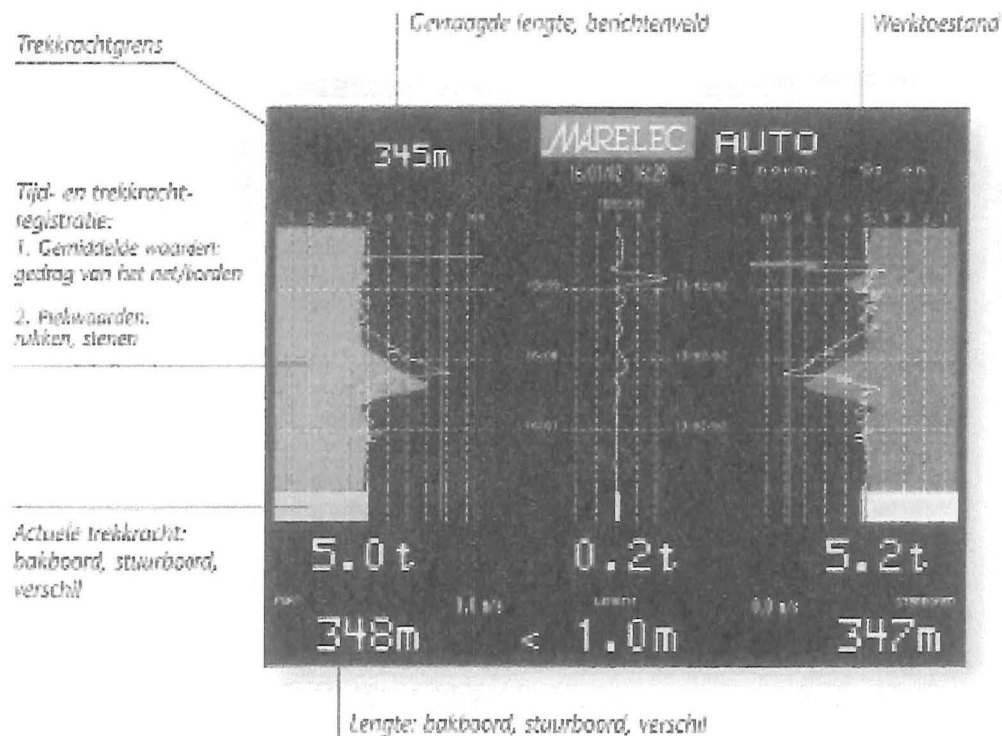
De kuil in het midden van de mast. Kan gevierd worden tot tegen de fier (trui). Visticweier die door de ring loopt is hier goed zichtbaar.

Marelec Veiligheidssysteem

- ◆ Grotere kans op kapseizen in het klein vlootsegment
 - ◆ Minder beveiligd
 - ◆ Minder middelen om te investeren in veiligheidssystemen
 - ◆ Beperkt bemanningsaantal = schipper aan dek
- ◆ De meeste vaartuigen in het groot vlootsegment beschikken over het Marelec veiligheidssysteem
 - ◆ Bij het 'vastkomen' van een van de netten wordt de vislijn automatisch uitgevied en het toerental van de hoofdmotor gereduceerd.

Monitor tensiometer

- Minimale kans op schade, tijdverlies en reparatiekosten/
- Automatisch vier vislijnen
- Reductie propellerspoed
- Afname kracht hoofdmotor
- Efficiënter vissen dmv maximale netopening



Eenvoudig overzicht: wat gebeurt en wat gebeurd is.

Lengte, tijd, trekkragt, alarm.

Innovatie in veiligheid

- ◆ STCW 95 opleidingen (Seafarers Training, Certification and Watch keeping Code 1995)
- ◆ Verspreiden veiligheidsfiches (brandkaarten, schip verlaten kaart, etc...)
- ◆ Systeem kantelhaken als giekbeveiliging
- ◆ Proefproject branddetectie klein vlootsegment
- ◆ Introductie LED-Defibrilator aan boord
- ◆ Simulatorproject 'vastslaan visboelen'

Create, Innovate and Grow

- Warme oproep aan de sector, toeleveranciers en producenten, onderzoeks- en opleidingscentra om de werkgroep visserij te vervoegen.
- Onder het moto van het Europese jaar van de creativiteit en innovatie sluiten we graag af :
- Create, Innovate and Grow

Bedankt en Goede Vaart!



PREVTS

Platform van arbeidsomgevingen aan boord van vissersschepen



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

FLANDERS MARINE



Vlaanderen maritieme kennisregio