

Risikovurdering: Samarbejde om bord

Skipper og besætning laver risikovurdering sammen på netop deres fartøj. Og tit med hjælp fra Fiskeriets Arbejds miljøtjeneste.

- Det er svært at sætte tal på, hvor mange fartøjer, der har lavet deres risikovurdering, men det er ved at tage fart, fortæller Karsten Korsgaard fra Fiskeriets Arbejds miljøtjeneste.

Og netop Arbejds miljøtjenesten har hjulpet omkring 100 fartøjer med deres risikovurderinger. Han peger også på, at bl.a. nogle skipperskole-elever har lavet risikovurdering på det fartøj, hvor de har haft eller får hyre efter deres uddannelse. Og det har de gjort som en del af deres eksamen i miljø og sikkerhed.

Fartøjets egen vurdering

Fristen til at få lavet sin risikovurdering var sat til 1.1.2001. Men fartøjerne bliver i praksis først stillet over for kravet i forbindelse med syn.

- Når man har fået lavet risikovurderingen, kan Søfartsstyrelsen stille spørgsmål til den, men de kan ikke pålægge fartøjerne at lave den om, for den er fartøjernes egen. Det er besætningen, der bedst kender arbejdsforholdene om bord, siger Karsten Korsgaard og tilføjer, at der er stor forskel på risikovurderingerne fra fartøj til fartøj.

Der er fx forskel på, hvordan arbejdet foregår med ombord-tagning af fiskekasser, alt efter om der er 2, 3 eller 4 mand om bord. Og der er forskel på, hvordan man forankrer fartøjet.

- Man kan ikke ligestille arbejdsopgaverne fra et fartøj til et andet, for fartøjerne og arbejdsmetoderne - og hermed også risikograden - er forskellige. Et fartøj skrev fx, at der var en særlig risiko ved at forankre, fordi ankret greb fat i gummiblusen på en mand og rev ham med ud, da han tippede ankeret over bord. Sådanne oplevelser påvirker, hvordan man bedømmer en given risiko, forklarer han.

Dialog om bord

Når skipper og besætning skal i gang med at lave deres risikovurdering, ringer de tit til Fiskeriets Arbejds miljøtjeneste og får en snak om det. Nogle vælger at få tilsendt den vejledning og det skema, som Arbejds miljøtjenesten har lavet. Andre aftaler med det samme, at Karsten Korsgaard møder dem ude i havnene. Her får han ind i mellem spørgsmålet:

- Hvad skal det så bruges til? Eller:
- Hvad er det så, du vil se på?

Han hører også kommentaren:

- Åh nej, ikke mere papirarbejde...

- Fartøjerne er vant til, at personer udefra kommer for at kontrollere, syne og stille krav. Men det er ikke mit arbejde, understreger han og fortsætter:

- Når først jeg får den personlige kontakt, så bliver de positive, for jeg er der ikke for at kontrollere, syne eller stille krav. Jeg er der derimod for at vejlede dem, når de laver deres egen risikovurdering af deres egne arbejdsopgaver. Og selvom jeg guider dem, så er beslutningerne helt og holdent deres egne.

Først tager de en snak om, hvad en risikovurdering egentlig er, og hvordan besætningen kan bruge den i deres arbejde. Derefter begynder snakken helt konkret om deres arbejdsplads.

- Det tager de meget alvorligt, for det er deres egen sikkerhed, vi kikker på.

Risikovurderingen sætter nemlig fokus på deres egne arbejdsmetoder. Og så er det dem selv, der laver fartøjets egne spilleregler, som gerne skal højne sikkerheden under arbejdet. Desuden laver skipper og besætning risikovurderingen sammen, og de er fælles om at have ansvar, ikke kun for sig selv, men overfor hinanden. Og de forholdsregler, de selv beskriver, gælder begge veje, fremhæver Karsten Korsgaard.

Der kan fx opstå en særlig risiko, når man arbejder med lastluger, også selvom der findes sikringsanordninger.

- Det er ikke nok, at der er monteret sikringer på lastluger. De skal også bruges, ellers kan der opstå en særlig risiko. Det er der flere, der tager med i risikovurderingen, - bl.a. af hensyn til nye besætningsmedlemmer, forklarer han.

Den bliver brugt

Det arbejde, besætning og skipper laver med risikovurderingen, sætter gang i en proces om bord. Og det papir, der kommer ud af det, er et redskab både for de erfarne og de nye besætningsmedlemmer.

- Risikovurderingen er en hjælp, når man skal instruere ny folk. Den er en huskeliste, så man kommer igennem alle områder om bord. For den er jo lavet ud fra de erfaringer, man har på de enkelte fartøjer. Når en erfaren fisker fx har fortøjret fartøjet, går han til siden uden at tænke videre over det. Men det han egentlig gør er, at han tager sine forholdsregler, fordi trossen kan springe. Det ved han, men man kan ikke altid gå ud fra, at en ny mand også ved det, understreger Karsten Korsgaard.

Risikovurderingen er også en huskeliste for en afløser-skipper. For selvom han tit har meget erfaring, er det ikke sikkert, at han kender netop det fartøj, for fartøjerne og dermed arbejdsforholdene er meget forskellige. Og han skal også kende de risici, der er om bord, så han kan handle ud fra det i hans del af det samarbejde, der foregår på fartøjet.

Få hjælp til risikovurderingen

Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste har lavet et overskueligt skema og en vejledning til risikovurderinger. Skemaet er tilpasset de forskellige fiskeriformer. Man kan ringe til Arbejdsmiljøtjenesten for at få det tilsendt, eller man kan bestille det på Arbejdsmiljøtjenestens hjemmeside www.f-a.dk

Man kan også aftale, at Arbejdsmiljøtjenesten kommer ud og guider én igennem. Så tager Karsten Korsgaard sin bærbare pc'er med og udfylder skemaet undervejs i snakken. Herefter printer han det ud og samler det i en mappe, så fartøjet får et eksemplar.

- Man kan også få et program med risikovurderingen til fartøjets pc'er. Og, slutter Karsten Korsgaard, så kan man når som helst arbejde videre på den. Den er en proces, for tingene ændrer sig løbende, og det sker da også, at man bliver opmærksom på en risiko, man ikke har set før.

Flere fartøjer samler hyrekontrakter og andet, der berører besætningen, i mappen med risikovurderingen. Hermed bliver den en naturlig del af det, der skal ske, når der kommer en ny mand om bord.

Artiklen har været bragt i Fiskeri Tidende under "Miljø og sikkerhed"