

HAVDAGE TRUER SIKKERHEDEN

Økonomi, kvoter, havdage og tonnage går ud over sikkerheden. Det bekymrer Søfartsstyrelsen, som nu går aktivt ind for at få ændret begrænsningerne for fiskeriet

Søfartsstyrelsen laver regler for, hvordan fartøjerne skal bygges. De kontrollerer også, at reglerne bliver overholdt.

- Men vi har ikke indflydelse på de økonomiske rammer i fiskeriet. Det er Fødevareministeriet, der har indflydelse på økonomi, kvoter, havdage osv. Men det har væsentlig betydning for sikkerheden på skibene.

Det forklarede Søfartsstyrelsens vicedirektør Hans Christensen de 65 deltagere på arbejdsmiljø-seminaret på Hotel Legoland den 26. marts.

Styrelsen vil blande sig

Hans Christensen fortalte videre, at Søfartsstyrelsen allerede for fem år siden startede en diskussion med Fiskeridirektoratet om rammebetingelserne i fiskeriet.

- Vi har nogle begrænsninger, som vi bør skubbe til og ændre på. Gennemsnitsalderen på den danske fiskerflåde er 30 år. Og efter tre mand sidste år omkom på en muslingeskraber i Limfjorden, kan vi se, der er behov for moderne tonnage. Derfor har vi i Søfartsstyrelsen en opgave i at blande os for at styrke sikkerheden og vil nu forsøge at få et bedre samarbejde med Fødevareministeriet.

Steffen Kristensen, der er formand for Limfjords-fiskerne, kunne oplyse, at de har sendt ansøgninger ind på nye muslingefartøjer de seneste femten år.

- Men hvert år får vi afslag. Det er ikke fiskernes skyld, at de tre mand omkom, sagde han.

Fiskeripolitik skader sikkerheden

Thorkild Førby, formand for Danmarks Fiskeriforening, rettede også en skarp kritik af rammevilkårene:

- De økonomiske rammebetingelser er blevet voldsomt ændret. Søfartsstyrelsen burde have været mere aktive og presset på for at få bedre vilkår. I stedet har vi fået lappeløsninger og kapacitetsbestemmelser, der bliver kørt meget hårdt nationalt.

Hans Christensen medgav, at lappeløsninger ikke er egnede løsninger - fx fordi slæberedskaber er meget tungere i dag end for 20 år siden, da fartøjerne var nye.

- Vi er bekymrede for sikkerheden og sundheden og ser gerne, at fiskerne kan tilrettelægge fiskeriet, så de kun går ud, når vejret er til det. Derfor har vi haft sonderinger med Fødevaredirektoratet. De er dog bekymret for at åbne op for mere tonnage, men her kan vi stille krav – fx til bredere fartøjer, mere fribord og bedre indretning, sagde Hans Christensen.

HSU hilste det med glæde, at Søfartsstyrelsen vil gøre indsigelser i de forskellige ministerier. Bl.a. sagde Henning Madsen:

- Fiskeripolitikken er til stor skade for sikkerheden og sundheden og giver stress.

UENIGHED OM STATISTIKKEN

- Det er et imponerende og godt stykke arbejde, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og Havnesikkerhedsudvalgene laver. Men hvorfor bliver tallene for arbejdsulykker ikke bedre? spurgte Søfartsstyrelsens vicedirektør

Hans Christensen fremlagde tal, som viser, at der i 1994 var 122 arbejdsulykker og 9 omkomne fiskere. Tallene steg i 1998, 1999 og år 2000, hvorefter de begyndte at falde. Men med 145 arbejdsulykker og 9 omkomne fiskere sidste år, ligger tallene stadig højere end i 1994.

- Og det på trods af, at flåden samtidig er blevet kraftigt reduceret, fremhævede han.

Ser man isoleret på de alvorlige arbejdsulykker lå de i 1994 på 40. Tallet steg gennem en årrække og nåede i år 2000 op på 71. Herefter er det faldet støt og nåede sidste år ned på 42.

Henning Madsen fra Esbjerg var en af dem, der tog til genmæle. Han sagde bl.a.:

- Der er forskel på, hvordan man registrerede ulykker dengang og i dag, og for bare få år siden var det slet ikke moderne at anmelde ulykker. Det kan vi se i HSU. Fiskerne har opdaget, at ulykker kan give konsekvenser senere, derfor bliver der anmeldt flere.

Det blev bl.a. fremhævet fra salen, at også brækkede fingre tæller med i de nyere statistikker. Det gjorde de ikke tidligere.

ULOVLIGE TYSKERTRÆK

Fartøjer fisker ulovligt, hvis de ikke ordner deres tyskertræk inden 1. maj

Det går ikke særlig godt med tyskertrækkene, meddelte Hans Christensen:

- Sagen udvikler sig ikke tilfredsstillende. En del fartøjer har stadig et for højt placeret tyskertræk, og der er næsten 80 fartøjer, som vi ikke ved noget om. Men vi har besluttet ikke at give yderligere udsættelse efter 1. maj, og så fisker de formentlig ulovligt, hvis de bruger tyskertrækket.

Hans Christensen oplyste videre, at to fartøjer indtil nu opfylder kravene til bomtrawlere, et har sænket trækpunktet, et andet har installeret en kørbjælke, og et tredje har installeret en trawlgalge. Femten fartøjer har fikseret trækpunktet i centerlinien, så det ikke længere bliver betragtet som et tyskertræk.

Frist til 1. maj

- Men der er stadig en restgruppe, som ikke har fået ordnet deres tyskertræk. Hvordan løser vi det problem? Vi har brug for jeres aktive bistand, råd og vejledning, appellerede Hans Christensen.

Den 16. april er det to år siden, den nye tekniske forskrift om tyskertræk trådte i kraft. 1. juni sidste år skulle trækpunktet have været sænket, men Søfartsstyrelsen besluttede at give udsættelse indtil nytår.

Her den 20. januar indskærpede Styrelsen kravet, og kort efter præsenterede Fiskeriets Arbejdsmiljøråd et katalog over mulige tekniske løsninger. Det blev sendt ud til hvert enkelt fartøj. De fik samtidig at vide, at de kunne søge om udsættelse frem til 1. maj. Betingelsen var, at de allerede inden midten af marts sendte en kopi af en bindende aftale med et værft til Søfartsstyrelsen.

MERE EGENKONTROL OG FLERE BØDER

Mere egenkontrol, flere bøder og syn hvert andet år. Det bliver konsekvensen af, at Søfartsstyrelsen skal spare 18 millioner kroner

Inden udgangen af 2006 skal Søfartsstyrelsen spare 18 millioner kroner. Det betyder, at 26 af de i dag 214 medarbejdere skal skæres væk. Nogle af dem er skibsinspektører. Derfor kommer fiskeriet til at mærke nedskæringerne – bl.a. kommer der mere egenkontrol.

- Vi bevarer synene hvert andet år. Her ser vi på fartøjet og redningsudstyret, og hvis det er i orden, kommer vi ikke året efter. Så er det egenkontrol, som de store passagerskibe har haft siden 1998, sagde Hans Christensen.

Besparelserne kommer også til at betyde, at der bliver færre normtimer til fiskeriet – dvs. gratis timer til syn på fartøjerne.

- Derfor er det et incitament at forberede sit skib til syn, så man ikke kommer til at betale for det. Men flere fiskere giver allerede nu udtryk for, at de gerne selv vil kontrollere deres skibe, inden vi kommer om bord. Derfor har vi lavet vejledninger til dem, forklarede han.

Birger Rasmussen er et af de HSU-medlemmer, der er tilhænger af mere egenkontrol. Han sagde:

- Det er et stort plus at få større ansvar. Det vil bl.a. betyde, at mandskab og skipper snakker mere sammen om sikkerheden.
Skærpet kurs

Spareplanerne kommer også til at betyde, at regionerne bliver ændret, og at fremtidens tilsynsrapporter bliver skrevet på computer. Desuden bliver der fremover udskrevet flere bøder.

- Vi har uddelt bøder, når redningsflåden og den hydrostatiske udløser ikke har været i orden. Det vil vi forsøge også på andre områder, for bøder er også et middel til at styrke sikkerheden og sundheden, fortalte Hans Christensen.

Søfartsstyrelsen skærper allerede i år kursen mht. til opfølgning på synene. Det sker, fordi der har været tilfælde, hvor et fartøj to år efter synet endnu ikke havde udbedret fejl og mangler. Det er Søfartsstyrelsen blevet kritiseret for.

- Nu vil vi kræve, at føreren melder tilbage indenfor 1-3 måneder og fortæller, hvordan han har opfyldt kravene, påpegede han.

KRAV OM SIKKERT UDLØSERRELÆ

Det hydrostatiske udløserrelæ til redningsflåden kan monteres forkert, så flåden ikke bliver udløst automatisk. Både fiskere og Søfartsstyrelsens inspektører har begået fejl – og det er fejl, som kan koste menneskeliv. Derfor kræver Havneseikkerhedsudvalgene, at der bliver konstrueret en sikker model

I dag er udløserrelæet til redningsflåden konstrueret, så det kan monteres på to forskellige måde. Den ene måde er rigtig, og så virker flåden i en nødsituation. Den anden er forkert, og så risikerer besætningen at stå i en kritisk situation uden det udstyr, der kan redde deres liv.

Det er baggrunden for, at HSU efterlyser en ”idiotsikker” model - dvs. en model der kun kan monteres på én måde, nemlig den rigtige.

Et spørgsmål om liv og død

- Tallene fra kampagnesynene viser, at utroligt mange udløserrelæer har været monteret forkert. Derfor bør der sættes hårdt ind, og ressourcerne burde være ligegyldige for at finde en løsning og et produkt, der virker. Det skal laves, krævede Henning Madsen.

Og Birger Rasmussen understregede:

- Situationen er ikke acceptabel. Vi snakker om liv og død, så jeg køber ikke den forklaring, at det ikke kan laves. Faktisk har jeg slet ikke fået en forklaring på, hvorfor der ikke skulle kunne laves en udløser, der ikke kan monteres forkert.

Hans Christensen, der er uddannet ingeniør, medgav, at det burde kunne laves. Men han sagde samtidig, at Søfartsstyrelsen ikke har pengene til det:

- Vores økonomiske midler bliver mindre. Derfor kan jeg ikke sige, at vi kan bruge 1-2 millioner på et udløserrelæ. Men jeg vil tænke det igennem med medarbejderne og forsøge at finde en løsning, lovede han.

Salen foreslog, der er fx kan søges FIUF-midler, som netop går til kollektive tiltag. Det blev også foreslået, at nogle af de 4,7 millioner kroner, Arbejdsministeriet har sendt til Søfartsstyrelsen til at forbedre arbejdsmiljøet i fiskeriet, kan bruges til at udvikle et nye udløserrelæ.

Mogens Nielsen oplyste, at Fiskeriets Arbejdsmiljøråd allerede har fået udviklet en udløser, der kun kan monteres rigtigt. Men problemet er, at der mangler penge til at sætte den i produktion.

EN BRO TIL FREMTIDENS FISKERI

Ungdommen, frit fiskeri, mangfoldighed og sikkerhed! Det er konkrete bud på, hvordan dansk fiskeri får vækst og bliver et attraktivt erhverv

De 65 deltagere på arbejdsmiljø-seminaret på Hotel Legoland fik en noget anderledes opgave. Med 30 meter bropiller og titusindvis af farverige Legoklodser skulle de i fællesskab bygge en bro – en bro til fremtidens fiskeri.

Og det tog de ikke kun som en leg. De lagde både alvor og mange tanker i, mens de byggede små og store fartøjer for at vise mangfoldigheden i dansk fiskeri. De hængte også fiskerikontrollen af, sejlede isbjerge ned, plantede træer som symbol på ungdommen og byggede rælinger for sikkerheden. Og for enden af broen byggede de ikke kun en fisker, en kran og en trawler. De byggede også et EU-hus, hvor døre og vinduer står åbne for fiskeriet og for eksporten...

NØØJJJ...

Vi skal være nysgerrige, skabende og videbegærlige. Og så skal vi lade os begejstre. Sådan får vi en vinderkultur på arbejdet

- Jeg forsøger at lave en god dag for mig selv. Hver dag! Og selv en tysker skal ikke få mig ned med nakken.

Sådan sagde Egon Klitgaard. Han har været direktør på Hotel Legoland siden 1992, og her har det psykiske arbejdsmiljø høj prioritet.

Det har det, fordi de, der tænker negativt, taber. Omvendt bliver arbejdspladsen en god forretning, når vi har det godt sammen. Og det får vi, når vi tænker positivt.

Han forklarede, at mistillid, vrede, grådighed og ironi skaber frustration, angst og fortvivelse. Mens tillid, ansvar og klare budskaber giver håb, viljestyrke, begejstring og værdier.

- Vi gør alle en forskel. Derfor tror jeg på det bedste i alle mennesker - også i mig selv. Men jeg tror ikke, at jeg er bedre end dig, dig og dig, pegede Egon Klitgaard rundt i salen. Tværtimod så tror jeg på dig, dig og dig, pegede han igen. Og så kommer vores samarbejde til at fungere.

STOR ROS TIL FISKERIET

- Der er færre problemer med arbejdsmiljøet i fiskeriet end i søfarten. Det skyldes, at Fiskeriets Arbejdsmiljøråd fungerer godt. Det fungerer nemlig på erhvervets vilkår og langt bedre, end jeg forudså, fordi fiskeri er et liberalt erhverv. Arbejdsmiljø er anerkendt i dag, og det vil også udvikle sig i fremtiden.

Sådan lød rosen fra Hans Christensen, vicedirektør i Søfartsstyrelsen. Og han fortsatte med at dele roser ud til HSU:

- Jeg er imponeret over den betydning, Havnesikkerhedsudvalgene har. Og jeg er sikker på, at fremtiden og udviklingen ligger hos jer mere end i Søfartsstyrelsen. I kender skibene, problemerne og kollegerne. Det er en genial løsning.

GODT SØMANDSKAB

Godt sømandskab – det er rettidig omhu og omtanke! Og det er det, der skal til, så man undgår at komme i en situation, hvor der bliver brug for redningsmidlerne

- Før i tiden var omhu, omtanke og den menneskelige overlevelsesdrift grundlaget for godt sømandskab. Men nu er materiellet og teknologien blevet så god og stabil, at man forlader sig på det og glemmer at bruge den indvendige side af hovedet. Men vi skal have det gode sømandskab tilbage, og det får vi, hvis vi tør sige det selvfølgelig. Det må aldrig gå i glemmebogen, for vi må aldrig gå på kompromis med sikkerheden.

Det var det kontante budskab fra Arne Aa. Han er mangeårig fisker og nu sognepræst i Vor Frelser Kirke i Esbjerg, og han fortalte veloplagt og humoristisk, men også seriøst om godt sømandskab. Han krydrede det med anekdoter fra generationer af fiskerliv – lige fra hans tipoldefar, som en maj-dag i 1894 fra en klittop nord for Søndervig så to af sine sønner drukne, da deres havpram væltede på vej ind gennem brændingen i dårligt vejr. Den dag omkom hans oldefar, fordi han stolede på folkenes sunde dømmekraft og omtanke.

35 år senere lykkedes det til gengæld farfaren at bjerge 3 mand fra den synkende ”Tabor”. Men atter 30 år efter det havde hans søn taget afløserhyre. De ankrede op, da solen var sunket i havet, og tændte en lille søvrig ankerlanterne, og så gik alle fire mand ellers til køjs. Sådan gjorde man det dengang, men et par halvdårlige batterier var ikke forsikring nok mod at blive sejlet ned af en tysk trawler.

Der skal handling til

Et af de sidste år Arne Aa selv fiskede, var de på vej hjem vesterfra med en last tobis. Deres afløser var nøje blevet instrueret i, at man purrede den næste, hvis man fik problemer med at holde øjnene åbne på vagten. Alligevel opdagede den unge Arne Aa, at afløseren sad og snorksov i styrehuset.

- For ikke at gøre noget overilet i vildelse tændte jeg en smøg og røg den færdig. Men da afløseren ikke havde reageret på det, fik han en på hovedet, så han faldt ned af stolen. Og så fik han ellers besked på at pakke sin sæk, når vi nåede i land, fortalte Arne Aa og tilføjede eftertænksomt:

- Ord gør det ikke alene. Der skal handling til! Og en vagtalarm eller andre sikkerhedsforanstaltninger hjælper ingenting, hvis ikke de bliver brugt.

Ansvar for hinanden

Arne Aas morale er, at generationerne før os lærte godt sømandskab af simpel nødvendighed. Og nu skal vi have det gode sømandskab tilbage.

- Min oldefar druknede, fordi han troede, resten af besætningen handlede med samme ansvarlighed som han selv. Men han glemte at sige og gentage det selvfølgelig. Gamle Hans Aa, vores farfar, havde godt sømandskab som en medfødt gave. Han blev stolt, men også lidt stødt over at blive præmieret for det, fortalte Arne Aa og fortsatte:

- I min generation blev den gode nattesøvn vigtigere end sikkerheden. Vi fik en god portion med hjemmefra, men vi måtte lære af egen dyrekøbt erfaring. I den næste generation er godt sømandskab hverken en nødvendighed eller medfødt evne. Det skal læres.

Men Arne Aa klandrer ikke alene de unge, når de udviser dårligt sømandskab. Han mener derimod, at hans egen generation af fiskere har forsømt at lære fra sig.

- De har haft så travlt med al deres velstand og statussymboler - villa, vovhund, firhjulstrækker og golfkøller - at de har forsømt deres vigtigste opgave, nemlig at oplære den kommende generation til havs. Og de glemte at gentage det selvfølgelige, så det også blev en selvfølge for andre end dem selv.

- Godt sømandskab er at leve, tænke, handle og arbejde i ansvarlighed overfor mennesker og materiel. Og den disciplin kan og skal vi til stadighed blive meget bedre til. Men godt sømandskab gælder ikke kun, når fortøjningerne er kastet. Det er en god ballast i alle livets forhold, så vi bliver bedre til at færdes til havs og i havn - som mennesker, forældre, partnere, ægtefæller og fiskere, sluttede Arne Aa.

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