

Tysk gas kræver stadig påpasselighed

Rester fra 2. verdenskrig er stadig en risiko for fiskerne, der nu får et enkelt instruktionsark, hvis uheldet er ude

Af René Dandanell

Tyskernes efterladenskaber er stadig et problem, når der fiskes i Østersøen eller Kattegat. Fund af sennepsgas eller nervegas fra granater, der blev dumpet i løbet af 2. verdenskrig, er stadig et problem for fiskerne.

Det tyder henvendelserne fra flere fiskere til Center for det Maritime Sundhedsvæsen, Fanø på.

Efter revision af teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe og dermed også gaskisten har vi fået en del hen-

vendelser om instruktion til førstehjælp i forbindelse med udsættelse for gas, fortalte Anita Brusen fra centret på Fanø på arbejdsmiljøseminaret for Havnesikkerhedsudvalgsmedlemmer på Hovborg Kro.

Selvom mange tror, fund af gas hører fortiden til, så er der stadig ind imellem tilfælde, hvor fiskere kommer i kontakt med gasserne. Gasser som i værste fald og ved forkert behandling kan føre til dødsfald.

Gas er giftigt. Og det er stadig virksomt, forklarede

Anita Brusen.

Henvendelser fra fiskerne går blandt andet på, om det ikke er nok at have adgang til Fiskeriårbogen, hvor instruktionerne står. Det konstaterede Anita Brusen, at det i princippet er nok.

Jo, hvis man husker, hvor det står i bogen.

For at gøre det nemt for fiskerne har CMSS netop udarbejdet et enkelt A4-ark, der viser, hvad der skal gøres, hvis uheldet er ude.

Og det vil i løbet af kort tid kunne downloades fra Søfartsstyrelsens hjemmeside, fortalte Anita Brusen.

Sennepsgas kan ikke ses

På HSU-mødet uddybede Anita Brusen anvisningerne for, hvad man skal gøre, hvis uheldet er ude.

Problemet med senneps-

gas er, at det både er farveløst og lugtløs.

Man kan ikke se det, kun mærke det som et klæbrigt stof, forklarede Anita Brusen.

Sennepsgassen har dog også en karakteristisk lugt, når der forurenes. En lugt, der minder om en blanding af sennep, hvidløg og peberrod.

Har man engang lugtet til sennepsgas, så glemmer man det ikke, lød Anita Brusens forklaring.

Hvis man kommer i berøring med sennepsgas, der også kaldes blistergas, så vil man få blister på huden. Ikke som de små blister, vi kender fra sommertiden, hvis det er varmt, men derimod store plamager, der kan blive til kroniske sår og aræver. Aræver vil medføre

nedsat bevægelighed. Derfor er det vigtigt at kende forholdsreglerne.

Nervegas

Den anden type af gas, man kan møde ved fiskeri, er nervegas. Den har en sødlig lugt, og det første symptom, man støder på, er at næsen løber og man begynder at savle. I næste fase sker der en sammentrækning af pupiller og sløret syn, dernæst muskelsitren og besværet vejrtrækning. Kvalme og opkastning følger også med.

Alt det sker i løbet af ti til 30 minutter, sagde Anita Brusen.

Og i værste fald dør man. Derfor er det vigtigt, at man har det rigtige udstyr ombord.

Ikke forbi

Selvom der nu er gået mere end 60 år, siden 2. verdenskrig tog sin ende, så er der stadig masser af både senneps- og nervegas i Østersøen og Kattegat.

Gassen forgår ikke, sagde Anita Brusen.

Først når der eksempelvis slæbes over en granat, ribbes der op i gassen. For granaten er efter de mange år på havbunden porøs, og derfor er risikoen for at komme i kontakt med gassen stor, når der hives en granat op.

Blandt nyhederne på www.dkfisk.dk kan du finde en vejledning på både dansk og engelsk om forholdsregler ved fund af giftgas.

Arbejdsgruppe kigger på serviceinterval

Af René Dandanell

Redningsflåder skal stadig synes hvert år, men måske er der håb forude. En arbejdsgruppe arbejder nemlig i øjeblikket på, at forlænge serviceintervallerne for de redningsflåder, der er godkendt efter ISO-standarden

9650-1 og -2.

Der er tale om de fartøjer, der er under 12 meter og sejler i de såkaldte A1-områder, hvor der ikke sejles længere ud i Nordsøen end 25 sømil. De får måske mulighed for at lade redningsflåden blive ombord i mere end det ene år, som i

dag er grænsen for serviceintervallet.

Loven er fra 1950. Siden er der kommet nyt materiale. Derfor er tiden inde til at tage hul på det, konstaterede Flemming Christensen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråd.

For små to måneder siden

havde Arbejdsmiljørådet derfor indbudt fire producenter af redningsflåder, hvis redningsflåder kunne komme på tale til at kunne sælges med forlænget serviceinterval.

Et af aspekterne for fiskeriet er økonomien. Et eftersyn koster typisk mellem

4000 og 7000 kr. for service, og hvis flåden kasseres, er der tale om en udgift på mindst 20.000 kr. for en ny redningsflåde. Og en forlængelse af serviceintervallet vil selvsagt løfte en økonomisk byrde af fiskeriet.

Et andet forhold, som giver problemer, er CR-

kisten, der skal være ombord i redningsflåden. Et af problemerne ved at forlænge serviceintervallet er, at noget af den medicin, der er i CR-kisten, ikke har en holdbarhed udover eksempelvis 12 måneder. Derfor er der tanker omkring en medicinkiste, der kan tages med ombord, når uheldet er ude.

Syn erstatter ikke sikkerhedskultur

Af René Dandanell

Det er fiskernes eget ansvar at sørge for, at sikkerheden overholdes ombord på skibet.

Så klart konstaterede Jens F. Carstens, regionsleder i Søfartsstyrelsen i Region Nord, på arbejdsmiljøseminaret for medlemmer af Havnesikkerhedsudvalget på Hovborg Kro.

Syn erstatter ikke en god sikkerhedskultur ombord.

Baggrunden for konstateringen var en debat om to forlis, hvor en ombygning uden en ny stabilitetsberegning og efterfølgende intet syn af fartøjet, førte til den værste tænkelige situation, hvor både skib og mand gik ned.

Vi kan lave nok så meget lovgivning og løbe nok så

mange gange op langs kajen og kigge med i bådene, hvis ikke skipperen selv er opmærksom på sikkerheden, fastslog Jens F. Carstens.

De to forlis af fartøjerne Ida og Anette Brøgger blev efterfølgende vurderet at være sket på grund af ombygninger, der ændrede stabiliteten. Siden da har Søfartsstyrelsen øget sit fokus på emnet, der også fandt

vej til en nyhedsudsendelse hos DR en søndag aften.

Blandt de forslag, som blev nævnt efter Opklaringsenhedens rapporter om forlisene, var blandt andet en pligt fra værfter og andre, der står for ombygningerne, om at rapportere til Søfartsstyrelsen. Også periodiske syn blev nævnt for denne kategori af fartøjer.

Vores direktør var ikke afvisende overfor periodiske syn og anmeldelsespligt, fortalte Jens F. Carstens.

Men selve problematikken med ombygninger og deres konsekvenser bunder i, at skipperen selv er opmærksom på det.

Det er ikke ukendt, at en ombygning fører til ændring af stabiliteten. Det har der blandt andet været skrevet om i Fiskeri Tidende. Men det er nok også

et spørgsmål om penge for skipperen, konstaterede Jens F. Carstens.

Et af problemerne ved en anmeldelsespligt er, at Søfartsstyrelsen ikke har magt til at pålægge for eksempel et polsk værft en anmeldelsespligt overfor ombygninger på danske fartøjer.

Henning Madsen fra 3F mente, at der burde indføres

periodiske syn og anmeldelsespligt fra værfterne.

Vi taler om kroner og øre. Der sælges ud af liv. Hvorfor stiller man så ikke skrappe krav, lød det fra Henning Madsen fra 3F.

Går efter skibe med risiko

Af René Dandanell

69 procent af de små fiskefartøjer, som Søfartsstyrelsen har udført kampagnesyn på, havde problemer med redningsudstyret. Det er i sig selv et meget højt tal. Tallet kom frem på arbejdsmiljøseminaret for havnesikkerhedsudvalgenes medlemmer på Hovborg Kro. Men selvom tallet lyder dramatisk, så er det langt fra det billede, som tallene viser. Tallene skal nemlig som alle andre statistiktal fortolkes. Der er nemlig tale om mange små fejl og få større fejl. Eksempelvis kan der være tale om, at en redningskrans trænger

til en opmaling af fiske-skibets navn. Det giver en fejl, men langt alvorligere er en fejl, hvor redningsflåden ikke er i orden.

Procentsatsen er ikke repræsentativ for den samlede fiskeriflåde, lød det fra Jens F. Carstens, Søfartsstyrelsen.

I stedet for at udføre periodiske syn på de små skibe har Søfartsstyrelsen valgt at gå efter de skibe, hvor der er størst risiko for at finde fejl. Jens Carstens forklarede, at det er måden, som Søfartsstyrelsen udvælger skibene på, der er årsagen til det markant høje antal af bemærkninger.

Vi går kun efter de ski-

be, hvor der er den største risiko, siger Jens Carstens.

Han peger på, at Søfartsstyrelsen har et computerprogram, der udvælger skibe ud fra en række kriterier såsom seneste syn, aktiviteter på havet i form af havdage og arbejdsulykker. På den måde kan de fartøjer, hvor der skønnes at være størst risiko for at finde fejl, tages ud til syn, så det er de skibe, der formodes at have flest fejl, der synes. Og det giver den store fejlprocent.

Så vi behøver ikke gå ud og syne alle de gode skibe, men vi koncentrerer os om de dårlige, sagde Jens F. Carstens.

FABRIKSNYT GREJ TIL SALG

30 rejeruser/kasteruser m/ 3 kalve, også til ål, str. 40-60 cm. i forbøjlen.
pris fra kr. 700-1.300,- + moms.
1 tobisvod, bundet på ca. 4 m.
kr. 4.500,- + moms.
Læggeruser, sten og bøjser.
Henv: Michael Jensen
32 94 07 59

Hempel Bådmaling

Se det store udvalg af Hempel's bådmaling og bådpleje hos Daconet.



DACONET

Marius Jensensvej 11, 7800 Skive, Tlf: 97 52 06 33, Fax: 97 51 06 00
E-mail: daconet@daconet.dk, www.daconet.dk