

## SEMINAR OM STABILITET OG SIKKERHED

# Detektiver på havet

Opklaringsenheden er kommet tættere på sandheden om Idas forlis

Af René Dandanell

De er ikke særlig rare at få besøg af, for de kommer kun, når uheldet er sket.

Der er tale om Opklaringsenheden under Søfartsstyrelsen, som hvert år må i arbejdstøjet for at lege detektiver og undersøge, hvad der gik galt. Alene i de sidste fem år har de været af sted for at undersøge 11 ulykker med fiskeskibe, hvor årsagen har været problemer med stabiliteten og lækage.

I 2008 var Opklaringsenheden af sted for at undersøge henholdsvis seks arbejdsulykker, to ulykker med kollision og to forlis på grund af dårlig stabilitet. Alle sammen på fiskeskibe.

Især det ene af de to forlis, sagen om Anette Brøgger, er siden blevet kendt. Skibet gik ned netop på grund af dårlig stabilitet. Også 1. december 2007 gik et fiskeskib ned på grund af dårlig stabilitet. Der var tale om fiskeskibet Ida. Netop Idas forlis blev trukket frem, da Søren Roschmann fra Opklaringsenheden fortalte

om stabilitet ved Fiskeriets Servicefags og Fiskeriets Arbejds miljøråds fælles seminar om emnet.

Og der er tale om et detektivarbejde efterfølgende. For Ida er ikke blevet fundet, og derfor må man ty til tegninger og andre informationer, som forskellige mennesker kan give.

- Vi snakker med værftet og folk på havnen, som kendte skibet, fortalte Søren Roschmann.

Oplysningerne om skibet skal bruges til at bygge en model af skibet i et computerprogram, som Søfartsstyrelsen har købt. Programmet viser, hvordan ændringer på skibet kan forringe eller forbedre stabiliteten.

**Det følte godt**

Søren Roschmann fortalte, at man ofte bliver snydt af lægmandsviden. For på Ida følte den rigtigt god, når man trådte ned på lønningen.

- Det føles ofte ret behageligt at træde ned på skibet, fortæller han om de oplevelser og erfaringer, de hører om.

Men man tager forfærdeligt fejl. Stabiliteten forbedres ved højt fribord. Modsat forringes den ved lavt fribord, og når der kommer vand på dækket.

- Det vi fandt ud af med Ida var, at den kun overholdt ét krav ud af seks. Den havde en god begyndelsesstabilitet. Han følte sig tryk ved den, lød den vurdering, som Opklaringsenheden har fået fortalt, sagde Søren Roschmann.

Men allerede ved en krængning på 10-15 grader begyndte der at strømme vand ind på dækket.

- Og vand, der ligger på dækket og ikke kan komme væk, forværrer situationen yderligere, sagde Søren Roschmann.

I forbindelse med ombygningen af skibet var der bygget yderligere 25 cm fribord, og tyngdepunktet var hævet med 20 centimeter, men selve stabiliteten var ikke undersøgt efter ombygningen.

- Vi har talt med værftet, og måske er vi nået frem til sandheden om forliset, plus/minus 10 procent, fortalte

Søren Roschmann.

**Få bølger nok**

Opklaringsenheden kiggede også i forbindelse med undersøgelsesrapporten på vind og vejr i det område, der blev sejlet i. Kursen var cirka 320 grader fra fiskepladsen til havnen i Grenå, men ingen ved reelt, om den blev ændret undervejs.

- Vi ved fra en observation fra et andet skib, at Ida sejlede med fire-fem knob, sagde Søren Roschmann.

Netop stabiliteten har stor indflydelse på skibets evne til at absorbere den energi, som bølger giver. Og i tilfældet med Ida kan blot tre-fire bølger i takt have været nok til, at det gik galt.

- Og han var ganske givet ikke klar over, hvad og hvorfor det skete, siger Søren Roschmann.

Og der er også forskel på bølgerne. I Kattegat, hvor forliset skete, er bølgerne kortere, mens de i eksempelvis Nordsøen varer længere. Netop de korte bølger kan være årsag til resonans i skibet og dermed en af årsagerne til forliset.

## Stabiliteten er vigtig at kende

Nogle rigtig grimme forlis indenfor de senere år har fået fiskerierhvervet og Søfartsstyrelsen til at øge fokus på stabiliteten på især de mindre fartøjer. Derfor var Fiskeriets Servicefag og Fiskeriets Arbejds miljøråd gået sammen om at afholde en conference om emnet på Hotel Comwell i Middelfart.

- Baggrunden for mødet er,

at der i de senere år er sket nogle kedelige forlis med mindre fartøjer, hvor årsagen var en dårlig stabilitet, sagde direktør for Fiskeriets Arbejds miljøråd, Flemming N. Christensen.

Han nævnte, at det ikke var Arbejds miljørådets indtryk, at man altid kiggede efter de sikkerhedsmæssige spilleregler.

## I orden at stille krav til leverandøren

Det er i orden at stille krav til sin leverandør af udstyr til skibet, når det handler om sikkerhed. For selvom udstyr, der sættes på et skib, ikke har krav om CE-mærkning, så skal udstyret ifølge Søfartsstyrelsens regler leve op til de samme regler.

På seminaret i Middelfart fortalte direktør Finn Isager, Arbejds miljøcenter Midt-Vest ApS, om reglerne på området.

- Når man snakker om maskiner på land, så har man vedtaget at bruge EU's maskindirektiv, forklarede han.

Det samme krav gælder ikke for maskiner på vand.

- Søfartsstyrelsen stiller ikke krav om CE, men man skal lægge sig op af maskindirektivet, sagde Finn Isager.

Ved maskindirektivet stilles krav om, at leverandøren

udarbejder og opbevarer et såkaldt teknisk dossier til udstyret. I det tekniske dossier beskrives konstruktionen og de risici, der er forbundet med brug af udstyret.

Finn Isager pegede også på, at man kan kræve en brugsvejledning på dansk. Og det er ofte der, leverandøren springer over. Derfor lød rådet også, at vente med at betale hele beløbet for varen, indtil man har den danske brugsvejledning ombord.

For at beskrive f.eks. klemningsrisikoen ved en maskine nævnte Finn Isager et lille trick, det såkaldte "blyanttrick".

- Kør en blyant igennem maskinen og se, hvad der sker. Er der mærker på blyanten, så er der formentlig også et problem, sagde Finn Isager.

## Ring bare til os

"Så kan du godt hive grejerne op og komme hjem", sagde konen til manden, da hun konstaterede, at han ikke havde orden i stabilitetspapirerne.

Scenen er hentet ud fra et af de tilfælde, hvor Søfartsstyrelsen har været involveret. Det fortalte regionschef i Region Nord i Søfartsstyrelsen, Jens F. Carstens, på Fiskeriets Servicefags og Fiskeriets Arbejds miljøråds seminar i Middelfart.

Søfartsstyrelsen er den myndighed, der holder øje med søsikkerheden for de danske fiskeskibe. Og her lyder meldingen, at fiskernes bevidsthed om stabiliteten er blevet større. Tidligere på året sendte styrelsen et brev til de over 3500 ejere af fiskeskibe under 15 meter, som netop er i risikogruppen for forlis på grund af dårlig stabilitet. Som omtalt andetsteds har to forlis indenfor kort tid ført til en skærpet indsats, og brevet

til skipperne fik mange til at reagere.

- Der var rigtigt mange, der ringede til os og fik tjekket stabilitetsbogen, forklarede Jens F. Carstens.

Han fortalte, at det ofte ikke er skipper selv, der tager affære. For skipper synes måske, at han har et godt skib. Nogle gange er det andre, som kontakter Søfartsstyrelsen.

- Søfartsstyrelsen bliver af og til kontaktet, ikke af ejeren, men af andre, der ringer og siger, at der for eksempel er nogen i gang med en ombygning. Så kontakter vi ejeren, og om nødvendigt kører vi ud og tjekker. Vi fortæller ikke, hvem der måske har ringet, konstaterede Jens F. Carstens, der også nævnte, at enhver, der påtænker en ombygning, skal kontakte Søfartsstyrelsen inden for at få klarhed over konsekvenserne af ombygningen.

-rd

## Smede og værfter har også et ansvar

Af René Dandanell

- Vi vil godt have, at dem, der leverer til fiskerne, påtager sig et ansvar. Og den holdning er ikke den samme hos Søfartsstyrelsen, sagde Opklaringsenhedens chef, Lars Gerhard Nielsen på seminaret om stabilitet og sikkerhed på Comwell i Middelfart.

Spørgsmålet gik på, om værfter, smede og andre, der hjælper fiskere med at bygge om på skibet, skal have en pligt til at meddele

Søfartsstyrelsen, at der sker en ombygning. Flere af mødedeltagerne var inde på, at det kunne være en god idé at lægge lidt ansvar over på værfter og smede.

- Det kunne jo være, at værftet havde lidt mere viden end fiskeren om, hvad ombygningen betyder, sagde Henrik Amdisen, Hanstholm Fiskeriforening, der også nævnte, at de fleste er klar over problemerne.

- Vi skal bare have de sidste med, konstaterede han.

Regionsleder i Søfarts-

styrelsen Region Nord Jens F. Carstens har i princippet ikke noget imod, at værfter eller smede ringer til Søfartsstyrelsen. Men ansvaret ligger i henhold til lovgivningen hos ejeren af skibet, var meldingen fra Søfartsstyrelsens mand på stedet.

Rådet fra Fiskeriets Arbejds miljøråd gik på at tage kontakt til Søfartsstyrelsen i alle tilfælde.

- Så kan Søfartsstyrelsen vurdere, og det er ikke i alle tilfælde, at der er krav om

en ny stabilitetstest, konstaterede Flemming N. Christensen, direktør i Arbejds miljørådet.

Også et ønske om periodiske syn har været på tale. Lars Gerhard Nielsen pointerede, at ønsket om periodiske syn for mindre fiskeskibe ikke udspringer af Opklaringsenheden.

- Uanset hvordan, så kan et syn aldrig erstatte en god sikkerhedskultur, og syn erstatte ikke, at skipperen og ejeren er ansvarlig, konstaterede Jens F. Carstens.

## Undersøger ulykker på fiskeskibe

En af de opgaver, som Opklaringsenheden ved Søfartsstyrelsen arbejder med, er opklaring af arbejdsulykker. Enhedens chef, Lars Gerhard Nielsen, fortalte på seminaret i Middelfart om flere af de ulykker, som er sket ombord på fiskeskibe de seneste år.

En af ulykkerne, der blev fortalt om, var en arbejdsulykke på fiskeskibet Teide. En hydraulisk betjent luge lukkede ned over foden på en lærling ombord på skibet.

- En banal ulykke, men fiskeren kom alvorligt til skade, og han har prøvet,

om han kunne komme ud og fiske igen, sagde Lars Gerhard Nielsen.

Baggrunden for ulykken var manglende tilrettelæggelse og instruktion, lød vurderingen fra Opklaringsenheden.

Efterfølgende er der installeret en lydavgiver på lugen, når den lukkes.

En anden ulykke, der blev omtalt, skete ombord på Katrine Alberte, hvor en fejl i systemet gjorde, at klumpen ramte én ombord.

- Det er en indretning, hvor forholdet mellem menneske og maskine uafværgeligt på

et eller andet tidspunkt vil føre til en fejlbetjening, fortalte Lars Gerhard Nielsen.

Også krabbeknusere, der ikke er afskærmede, har ført til ulykker, og selv når der er fuldt overblik over situationen, kan uheld ske. Det skete ombord på Kingfisher, hvor en fisker fik hånden i klemme i en hydraulisk styrestang.

- Det er et ret banalt udseende maskineri, hvor fiskeren får læderet hånden ret alvorligt, sagde Lars Gerhard Nielsen.

Også risikoen for fald overbord bliver påtalt af