

## Seminar i Havnesikkerhedsudvalget

# Sikkerhed handler ikke kun om regler

**Dialog** Søfartsstyrelsen vil mere end bare tjekke udstyret. De vil også snakke sikkerhed om bord

Af René Dandanell

Det er mere end bare regler og udstyr, når man taler om sikkerhed på skibe, fortalte synschef Lars Gerhard Nielsen fra Søfartsstyrelsen på Fiskeriets Arbejdsmiljøråd seminar for Havnesikkerhedsudvalgene på Hotel Vejlefjord.

Han tog udgangspunkt i den ændrede tilgang til kontrol og sikkerhed, som Søfartsstyrelsen har overfor andre skibe end fiskefartøjer. Han pegede på nogle af de emner, som man overfor passagerskibe har taget fat på. Det handler blandt andet om kollisioner. Hvordan agerer man, hvis der er tale om indtrængning af vand?

- Vi gennemgår udstyret, og vi overværer øvelser og har en dialog, fortalte Lars Gerhard Nielsen.

Han nævnte, at skibs-

inspektørerne blandt andet spørger ind til, hvad besætningen vil gøre i en bestemt situation. Det er nemlig gennem dialog, at sikkerheden forbedres er filosofien i Søfartsstyrelsen. Derfor kan der også blive spurgt til for eksempel, hvornår man vil evakuere passagerne om bord?

- Hvis det går godt i en ulykke, er det fordi, de lynhurtigt er i stand til at finde løsninger, konstaterede Lars Gerhard Nielsen.

Synschefen pegede også på, at der tales om arbejdsmiljø og tjekkes udstyr, når inspektørerne er om bord både på passagerskibe og fiskeskibe.

Fokus er ikke længere på kun at finde fejl og mangler, men mere finde ind bag årsagen til, at fejlene opstår igen og igen.

- Det vi interesserer os for nu er, hvorfor vi bliver ved med at finde fejl, sagde

Lars Gerhard Nielsen.

Derfor er Søfartsstyrelsen i gang med en omlægning af deres traditionelle måde at agere på. Og det vil også blive mærkbart på fiskefartøjer fremover, forklarede synschefen.

## Udstyret ikke brugt

Lars Gerhard Nielsen tog blandt andet udgangspunkt i en sag fra fiskeriet, hvor en mand efter en faldulykke omkom. Synschefen fortalte, at der var faldsikringsudstyr og beslag om bord, men det blev bare ikke anvendt.

- Det var købt, men hverken ejer eller fiskeskipperen havde sagt, det skulle bruges. De havde kun gjort det for Søfartsstyrelsens skyld, pointerede Lars Gerhard Nielsen, der fastslog, at Søfartsstyrelsens kontrol om bord handler om at øge sikkerheden på fiskeskibet. Trods en ændret tilgang

med fokus mere på dialog vil inspektørerne fortsat tjekke udstyret om bord og vurdere skibet.

- Hvis indstillingen og vedligeholdelsen er god, så bruger vi nok mindre tid til kontrol, konstaterede han.

Det er netop dialogen og bevidstheden, der kan øge sikkerheden.

- Ulykker sker ikke fordi én ting går i stykker. Oftest er det ikke et problem, sagde synschefen med henvisning til, at det er den manglende bevidsthed, der er årsag til, at ulykkerne sker. Derfor er dialogen og snakken nødvendig, særlig fordi skibsinspektørerne jo ikke er med ude, når der sejles, og derfor kan tage snakken dér.

- Det er operationelle fejl, altså det man gør i dagligdagen, der oftest er årsagen, konstaterede Lars Gerhard Nielsen.

## Arbejde på trawldækket er aldrig ufarligt

Af René Dandanell

- Vi er nødt til at blive ved med at arbejde med sikkerheden om bord.

Så klart konstaterede synschef Lars Gerhard Nielsen fra Søfartsstyrelsen på Havnesikkerhedsudvalgets seminar på Hotel Vejlefjord. For selvom der er sket rigtig meget, og antallet af ulykker på danske fiskefartøjer er faldet markant, så er der stadig ulykker om bord.

- Det er ikke alle steder, vi kan finde tekniske løsninger på eksisterende skibe, sagde synschefen på seminaret.

Derfor er det nødvendigt med klare aftaler og instrukser om bord for, hvordan opgaver løses. Det skal aftales, "at sådan gør vi det, og sådan gør vi det ikke", pointerede Lars Gerhard Nielsen.

Han pegede også på, at mange fiskere ikke anerkender risikoen ved arbejdet på dækket. Når de skal vurdere risikoen, vurderes den ofte som en lille risiko.

- De skal erkende, at arbejde på et trawldæk aldrig bliver en lille risiko. Der er

en alvorlig risiko på trawldækket for arbejdsulykker, konstaterede Lars Gerhard Nielsen.

Han peger på, at der heldigvis kun er få ulykker, der fører til dødsfald. Og der vil ligge en gevinst i forhold til statistikken ved at gøre en indsats på dækket.

I år er der sket en ulykke på RI 138 Helle-Jes, hvor en fisker fik venstre hånd i klemme i krabbeknuseren. Lars Gerhard Nielsen pegede på, at Søfartsstyrelsen vil forsøge at sætte et initiativ i værk, hvor risikoen mindskes.

- Vi vil prøve at finde nogle løsninger sammen med erhvervet på krabbeknuseren, forklarede Lars Gerhard Nielsen, der nævnte, at krabbeknuseren var beskyttet den rigtige vej, men da, der blev kørt baglæns med krabbeknuseren for at rede noget garn ud, opstod problemet.

Krabbeknuseren var for nogle år siden også årsag til flere ulykker på fiskeskibe. Siden da er der blevet arbejdet på at finde en eller flere løsninger, der kan beskytte fiskerne mod at få fingrene i klemme.

## Det kan der snakkes om

Søfartsstyrelsen vil gerne have dialogen med de fiskere, der er om bord på fiskefartøjet, for at gøre dem opmærksom på, hvor faremomenterne er. På seminaret for Havnesikkerhedsudvalgsmedlemmerne pegede synschef Lars Gerhard Nielsen fra Søfartsstyrelsen på en række områder, hvor en snak om, hvad der rent faktisk foretages i situationen kan være gavnlige. Han nævnte også, at de fleste er interesseret i at beskytte deres besætning om bord. Her er emner, der kan diskuteres:

### 1. Stabilitet

"Vi kan drøfte stabiliteten med fiskeskipperen, og om han anvender skibet i forhold til stabilitetsgodkendelsen."

"Om han ved, hvad han gør, når han laster sit skib?"

### 2. Udkig

"Hvordan er vagtholdet på broen?"

"Hvem er i styrhuset, når I fisker?"

"Hvordan anvender man en radar?"

### 3. Udsætning af grejer

"Det er klart det farligste område. Det er der, at vi ser de alvorlige ulykker".

### 4. Overbordfald

"Vi ved, når manden ligger i vandet er det uhyre vanskeligt at få manden op igen."

"En kedelig oplevelse, hvor det ikke lykkes at få sin makker op af vandet."

### 5. Brand

"Vi snakker brand i maskinrummet."

"De tilfælde, det er gået galt er udstyret brugt forkert."

### 6. Lækager

"Hvad har man af lænsesystem om bord?"

"Har man gennemtænkt, hvad man kan klare af lækager?"

## Der skal være styr på kemien

En kemiflaske, malebøtter, rengøringsmidler og så videre skal alt sammen være velbeskrevet i en såkaldt arbejdspladsbrugsanvisning, der skal være på fiskefartøjet.

Det er et af de områder arbejdsmiljøkonsulent Lars Høgner, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, arbejder med. På seminaret fortalte han blandt andet om, at der skal være sikkerhedsdatablade på de kemiske stoffer, der anvendes på skibet. Ifølge loven skal stoffet kunne identificeres med oplysninger om handelsnavn, beskrivelse af stoffets funktion, fareidentifikation, foranstaltninger til førstehjælp, brandbekæmpelse, bortskaffelse og håndtering og opbevaring med mere. Alle oplysninger skal føres i en "arbejdspladsbrugsanvisning". Også for maling gælder de samme regler, og Lars Høgner viste blandt andet, at man på malebøttens sikkerhedskode kan læse lidt om farligheden. Tallet før bindestregen angiver de sikkerhedsforanstaltninger, der skal gøres for at undgå dampe fra produktets indhold, mens tallet efter bindestregen angiver de sikkerhedsforanstaltninger, der mindst skal træffes ved produktets kontakt med hud, i øjne, i luftveje eller ved indtagelse. I Fiskeriets Arbejdsmiljøråds elektroniske Arbejdspladsvurdering, APV, kan APB kobles på, så alt materiale er samlet elektronisk. Derudover står Lars Høgner klar med yderligere råd og vejledning hos Arbejdsmiljørådet.

## Seminar i Havnesikkerhedsudvalget

# Radio Medical er den første kontakt

## Hjælp

Fem procent af henvendelserne kommer fra fiskere

Af René Dandanell

Når uheldet er ude på et skib, så er den første kontakt oftest Radio Medical i Esbjerg, hvis der altså ikke lige er tale om en så alvorlig ulykke eller et forlis, så det er Søredningstjenesten, der skal kontaktes.

På Havnesikkerhedsudvalgets seminar fortalte ledende overlæge Marie Hamming om nogle af de kontakter, som lægerne har i løbet af et år. Udgangspunktet var 2012, hvor der var 1.548 henvendelser til Radio Medical. Af dem var langt hovedparten fra handelsskibe, der udgjorde mere end 60 procent af henvendelserne. Derudover lå passagerskibe og supplierskibe på henholdsvis 18 og 16 procent. Fem procent, svarende til 74, af henvendelserne kom fra fiskeskibe i 2012, hvilket svarer ganske godt til den andel af fiskerflåden har.

Antallet af henvendelser er ikke sæsonbestemte. I

2012 var der mellem 119 og 150 henvendelser om måneden til Radio Medical.

### Hvad sker der?

Når kontakten til Radio Medical etableres er der en række forhold, som lægerne i den anden ende af telefonen gerne vil have svar på. Først og fremmest er det en beskrivelse af problemet. Hvordan er det sket? Hvilken skade har det ført med sig?

Radio Medical opfordrer også til, at der sendes billeder af den tilskadekomne, så lægerne visuelt kan vurdere omfanget. I dag med mobiltelefoner og andet udstyr til elektronisk kommunikation oplever Radio Medical også i flere tilfælde, at få billeder tilsendt til en vurdering.

I forbindelse med skadesbehandlingen bør der også oplyses om den tilskadekomne er overfølsom for noget, og hvilke lægemidler, der i første fase af skaden er brugt. Radio Me-

dical vil også gerne have at vide, hvilken behandling der er iværksat.

Det er primært Radio Medicals egne kompetencer, der trækkes på, når opkaldet kommer.

Målet for Radio Medical er at behandlingen sker om bord, så fartøjet kan fortsætte som planlagt til næste havneanløb, fortalte Marie Hamming.

### Evakuering

Der er dog tilfælde, hvor behandling om bord ikke er godt nok. Derfor kan der blive tale om en evakuering. Den vurdering foretager Radio Medical. Det sker cirka tre til fire gange om året, fortalte Marie Hamming, på seminaret.

Et tilsvarende antal bliver bedt om at søge land og rekvirere en ambulance ved ankomst til havn, sagde Marie Hamming.

Hun nævnte de tilfælde, hvor der sker evakuering. Det er eksempelvis ved livstruende tilstande, for eksempel hvis der er bryst-

smerter, den tilskadekomne er bevidstløs eller der er tegn på større blødninger. Andre tilfælde er ved forligningsstruende tilstande såsom ved åbne benbrud, mistanke om kraniebrud og afrevne lemmer.

Endelig tages forholdene omkring en eventuel evakuering også i betragtning i samråd med SOK. Det vil sige risikoen for både patient og redningsteam, samt vejrlig, nat, skibstype og placering.

Marie Hamming peger på, at det godt kan ske, at Radio Medical ikke finder grundlag for at sætte helikopterevakuering i værk, men vurderer, at sygdom/skade godt kan afvente ankomst til nærmeste havn eller at man mødes med søredningstjenesten pr. båd.

Radio Medical er placeret på Sydvestjysk Sygehus i Esbjerg, hvor der er syv speciallæger til rådighed. De syv er fordelt på 3 almen medicinere, 1 ortopedkirurg, 1 kardiolog og 2 øre-næse-hals specialister.

## Der blev spillet om sikkerheden

Deltagerne på Havnesikkerhedsudvalgets seminar blev nogle af de første, der blev udsat for et rollespil, hvor de forskellige roller på et fiskeskib var udgangspunktet for en diskussion.

Det var TeamArbejdsliv, der præsenterede spillet.

Baggrunden for spillet, der består af nogle kort og en terning, er, at det skal sætte gang i snakken omkring sikkerheden om bord på fiskefartøjerne. I oplægget nævnte Sisse Grøn, TeamArbejdsliv, at det blandt andet har til formål at involvere besætningen, og det skal også sætte fokus på den kultur, der er om bord.

Der er seks roller i spillet. Den ene rolle er skipperen, mens der er både den erfarne fisker, der har været lang tid om bord, og den erfarne fisker, der er ny

om bord. Der er også en uerfaren fisker i spillet, en styrmand/bedstemand og en lærling.

Deltagerne i spillet fik hver sin rolle, og situationkortene gav mulighed for at vælge mellem en række situationer omkring træthed, lastning, arbejde med wirer og fiskeudstyr, mand over bord, støj, skiftning og sidemandsoplæring blandt andet.

I nedlægget til spillet nævnte Sisse Grøn blandt andet, at der godt kunne opstå overraskelser i spillet, hvor man så forskelligt på sikkerheden. Og den erfaring behøver ikke være dårlig.

Spillet er endnu ikke helt færdigudviklet, og derfor vil TeamArbejdsliv også afprøve spillet på Fiskeriskolens elever.

-rd

## Sundhedskarakteristik af fiskerne

### Profil

Lægeundersøgelser viser antallet af hjerte- og karsygdomme blandt fiskere er på 7,1 procent

Af René Dandanell

Ingen fiskere dumpede den obligatoriske helbredsundersøgelse, som fiskerne skal gennemgå hvert andet år. Det fortalte embedslæge Henrik Hansen, der var inviteret til seminaret i Fiskeriets Arbejds miljøråd.

Han tog udgangspunkt i et enkelt år, hvor der var blevet registeret 735 lægeundersøgelser i Søfartsstyrelsen. Af dem var de 135 førstegangsundersøgelser, mens de resterende 600 var fornyelser. Og ingen blev nægtet deres sundhedsbevis.

Henrik Hansen pointerede dog, at antallet af undersøgelser lå under halvdelen af det forventede i forhold til antallet af fiskere, der

hvert år skal have en obligatorisk lægeundersøgelse for fiskere.

Lægeundersøgelsen viser også en særlig karakteristisk af fiskernes helbred. 27 procent af dem havde et BMI på 30 eller højere, hvilket er et udtryk for overvægt, da normalvægtige holder sig under 25 i BMI. Blandt de aktive fiskere var der 5,3 procent med sukkersyge mod 4,5 procent i befolkningen. Antallet af fiskere med hjerte- og karsygdomme lå på 7,1 procent blandt de 735 undersøgte fiskere.

### Fald i ulykker

Henrik Hansen noterede sig et fald i forliste fartøjer og forlis med omkomne ved søulykker, og konstaterede samtidig at der er tale om et fald vurderet pr.

1000 fartøjer. Embedslægen havde studeret 128 søulykker fra perioden 2000 til 2013, hvor der var 270 fiskere involveret og 21 af dem omkom.

Henrik Hansen havde beregnet, at risikoen for at være involveret i en søulykke, der kræver evakuering i løbet af ens arbejdsliv på 40 år lå på 16,9 procent for fiskefartøjer, mens risikoen på små handelsskibe ligger på 7,4 procent og kun 1,3 procent på store handelsskibe.

Det er især kæntring på grund af stabilitetsproblemer, der forårsager dødsfaldene. Tolv ud af de 21 omkom som følge af kæntring, men der var også 67, der overlevede en ulykke, hvor fartøjet kæntrerede.

Embedslægen havde

også undersøgt, hvordan de 21 omkom. Af dem var 11 enten inde i skibet eller uoplyst, da det forliste. Ingen af dem, der gik i vandet, og kom over i en redningsflåde omkom, mens fire, der blev hejst fra vandet til en helikopter omkom. Fem blev fundet døde eller forsvandt. Kun i et tilfælde, hvor den forliste gik direkte fra skibet til en redningsflåde, omkom vedkommende.

I sit oplæg nævnte Henrik Hansen, at det er sikkerhedskulturen, hvor der tages chancer, der gør det risikofyldt at være fisker. Og derfor er det næppe læger og lægeundersøgelser, der bidrager til at forbedre sikkerheden, men organisationer som Fiskeriets Arbejds miljøråd.

## Medicinkister er ved at blive opdateret

Der sker løbende udskiftninger af de forskellige præparater, som medicinkisterne i søfarten indeholder. Der er både tale om præparater, der er udgået, som præparater der erstattes af nye og bedre. Derfor er det nødvendigt at opdatere medicinkister ind i mellem.

I første omgang er det Medicinkiste A, som kun ganske få fiskefartøjer har om bord, der er blevet opdateret, fortalte Michael L. Nielsen, Center for Maritim Sundhed på Fanø, på seminaret på Vejle fjord.

Udskiftningen af præparater og udstyr er blandet andet sket i samarbejde med Radio Medical, fortalte Michael L. Nielsen. Ek-

sempelvis er en tråd til syning i dybe sår blevet taget ud af kisten. Det er nemlig aldrig blevet ordineret, var meldingen fra Radio Medical. Der er også kommet nyt udstyr i medicinkisten.

Udskiftningen sker løbende i forbindelse med normal udskiftning, og derfor er der også givet en ét års tidsfrist til opdateringen, hvilket også vil være tilfældet når B- og C-kisten bliver opdateret.

Michael L. Nielsen fortalte, at næste step i processen er et kig i medicinkiste B og C med henblik på udskiftning af udstyr og præparater i disse to kister.

-rd