

ARBEJDSMILJØ | HAVNESIKKERHEDSSEMINAR



Gruppen af deltagere var samlet på Karstensens Skibsværft, hvor Kent Damgaard viste rundt. Foto: René Dandanell.

Vi laver detaljerne på nybygningen

Aldrig et tema selv at bygge skrog på Karstensens Skibsværft

VÆRFTSBESØG

Af René Dandanell

Det har aldrig været et tema at bygge skrog i Danmark, lød det fra Kent Damgaard, da han fortalte deltagerne på Arbejds miljøseminaret om Karstensens Skibsværft i Skagen.

- Vi har ganske enkelt ikke de haller og skæremaskiner, der skal til for at lave et skrog. Og vi har ikke kompetencerne i Danmark, så vi vil alligvel skulle have polske arbejdere her op, sagde Kent Damgaard.

Det er derfor, at Karstensens Skibsværft får skrog leveret fra primært Polen og udruster dem til fiskeriet.

- Vi laver finmekanik og detaljerne, konstaterede han.

I 2017 kun værftet markerede 100 års jubilæet, og det går ganske godt. Men der var engang, hvor det ikke gik så godt, og derfor fortalte Kent Damgaard også, at den ny "tidsregning" går fra 1997, hvor nybygning nr. 374 "Western Viking" til en irsk reder satte nybygningerne i gang.

- Det var lidt svært at overbevise om, at vi kunne bygge nyt. Men efter de første par stykker var det ikke så svært, fortalte Kent Damgaard.

Og siden har de stort set haft ordrer i bogen. Pt. er

der 14 skibe, der skal bygges over de næste 2 år. Om sætningen satte rekord sidste år med 1,3 mia. d.kr., og der er 300 mand ansat og heraf 42 lærlinge.

- Vi forsøger at holde os på 10 procent lærlinge. Vi skal investere i de unge mennesker, siger han.

Kræver plads

De mange ordrer betyder også, at der er brug for meget kajplads.

- Skibene bliver større og større, og det giver udfordringer i forhold til kajplads, sagde Kent Damgaard.

Derfor blev nybygningsafdelingen også flyttet ud til molerne omkring Danish Yachts, som Karstensens Værft overtog i 2015. Den første, der blev bygget dér, var HG 62 Beinur.

Værftet har leveret nybygninger til redere i Danmark, Irland, Skotland, Norge og Sverige, men næsten aldrig til Island.

- I Island er det pengene, der bestemmer. Det er altid svært at konkurrere, fortalte han og nævnte, at der dog var leveret en nybygning.

Western Viking, som kickstartede nybygningerne, er især ikke længere i irsk eje, men sejler i dag rundt i Norsøen som L415 Stormy med hjemhavn i Thyborøn.

Fokus på "Clean design"

Et af de fokusområder, som

det nordjyske værft har, er "clean design". For fem år siden kom en norsk reder og ville have alle rør mm. garneret ind. Derfor er rør og andet gemt bag designet, hvilket især gør det lettere at rengøre. Og manøvregreb står i pulste, så de er beskyttet på dækket.

Den tankegang om "clean design" har Karstensens siden overført til de nybygninger der kom efterfølgende.

- Vi lærer lidt hele tiden, lyder det fra Kent Damgaard.

Han pegede også på, at arbejdsmiljø og sikkerhed ombord på fartøjer er væsentligt, når der designes skrog og arbejdsdæk.

Udover design er fart også fokusområde. En stor del af det pelagiske fiskeri foregår som steaming til og fra fiskepladsen.

- Mange pelagiske fartøjer har kun mellem 5 og 20 procent fisketid. Derfor er det vigtigt, at de kan flytte sig hurtigt, pointerede Kent Damgaard.

Lige nu er der også meget snak om fremdrivning, LNG eller batteri.

- For fem år siden var det dieselelektrisk, sagde han og nævnte, at LNG kræver meget plads på fartøjet. Og det handler også om tilgængelighed, altså muligheden for at tanke i selv de små havne. Og selvom det første fiskefartøjet, drevet af LNG, netop er bestilt i Norge, så blev det påpeget,

SPECIALISTER I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Karstensens Skibsværft er blevet kendt som værft til bygning af de store pelagiske fiskefartøjer. Men værftet har også gennem årene leveret konsumfartøjer og fartøjer under 50 meter. Derfor er det heller ikke usandsynligt, at Karstensens får ordrer på nybygninger i kortere udgaver.

- Vi får løbende henvendelser, men det har ikke udmøntet sig i ordrer, lød det fra Kent Damgaard.

På reparationsdelen er værftet dog godt med på de mindre fartøjer. En del forlængelser er det blevet til, og da Fiskeriets Arbejds miljøråd var på besøg lå den gamle "Anders Nees" på beddingen på reparationsværftet. Den skal igennem en større renovering og skal tilbage i dansk fiskeri igen.

at de fortsat har en dieseltank på 550 tons til fremdrivning med diesel.

Også el til fremdrift holdes der øje med.

- Men el skal også komme et sted fra, sagde Kent Damgaard.

I dag bliver el-spil brugt i stor stil på de lidt større fartøjer.



eLog version 10.1.1 med mindre rettelser frigives den 20. april 2018

Fiskeristyrelsen har frigivet en ny eLog version 10.1.1, der er klar til installation den 20. april 2017. I forhold til eLog version 10.1.0 indeholder eLog version 10.1.1 følgende ændringer

- Overførsel af ombordværende fangst er rettet, så det igen foregår automatisk, hvis der er markeret ingen landing ved ankomst.
- Opmærksomheden henledes på, at første gang ombordværende fangst overføres, kan det forekomme, at fangstområde og økonomisk zone ikke er anført, eller at der vises en fejlmeddelelse om forkert økonomisk zone. Den økonomiske zone i den overførte fangst skal rettes, hvis fejlmeddelelsen om forkert økonomisk zone vises.
- Farvand 1B (Barentshavet) er inkluderet i listen over farvande.
- Musling- og østers fiskere skal angive en Natura2000 kode, hvis fangsten tages inden for et Natura2000 område. En liste over de koder, der skal anvendes, vil blive offentliggjort på Fiskeristyrelsens hjemmeside den 1. maj 2018.

Vi har modtaget henvendelser fra enkelte fiskere, der har haft problemer med at aflevere landingserklæringen, når fartøjet er tilmeldt og befinder sig inden for en geofencing zone. Den problemstilling er vi i gang med at analysere sammen med leverandøren af FOE'en.

Det henstilles desuden til, at man ikke lukker sin eLog klient, før man har modtaget en kvittering på en afsendt landingserklæring. Hvis eLog klienten er lukket, når kvitteringen på en landingserklæring modtages i FOE'en, vil den ikke kunne vises i eLog klienten.

Den nye version og den tilhørende øvelses version (dummy) kan hentes på hjemmesiden under Erhvervsfiskeri/Indberetning og føring af logbog/Elektronisk logbog. Versionen vil være tilgængelig fra den 20. april 2018

eLog version 10.1.1 skal være installeret senest den 15. maj 2018.

Som beskrevet ved frigivelsen af version 10.1.0 skal følgende øvrige større ændringer fremhæves:

- ved afrejse skal fartøjets EU identifikation angives. (For ikke at skulle angive EU identifikation ved hver afrejse, anbefales det at indføre oplysningen under "indstillinger/forudfyldte oplysninger".)
- ved hver fangst skal økonomisk zone fremover udfyldes med den nationale økonomiske zone, også selvom fangststregen kun foregår inden for EU's fiskeriområde. Ændringen skyldes nye EU krav til udveksling af fangstoplysninger mellem EU medlemslandene.
- i landingserklæringen, skal landingsdato udfyldes med den dato, hvor landingen er afsluttet.

ARBEJDSMILJØ | HAVNESIKKERHEDSSEMINAR

Det er gået fremad med sikkerheden

Søfartsstyrelsen vil kigge på landgangsforhold, overbordfald, arbejde med industrifisk og ved nettromlerne

FOKUSOMRÅDER

Af René Dandanell

I 90'erne og 00'erne lå antallet af arbejdsulykker og dødsfald i fiskeriet højere end nu. Og den indsats, der har ført til et fald, blev først af Lars Gerhard Nielsen fra Søfartsstyrelsen.

- Det er små tal. Heldigvis er det små tal, men én er altid én for mange, konstaterede Lars Gerhard Nielsen fra Søfartsstyrelsen.

Men tallet er stabiliseret omkring de 10 alvorlige arbejdsulykker og dødsfald forekommer fortsat. Derfor er der stadig grundlag for en indsats, lød det fra Søfartsstyrelsens mand.

Derfor har Søfartsstyrelsen også udpeget fire indsatsområder, som indsatsen skal rettes mod. De fire er:

- Landgangsforhold
- Overbordfald
- Industrifiskeri
- Arbejde ved nettromler

Landgangsforhold

Adgangen til skibet er et fokusområde for Søfartsstyrelsen, det af faldet i havnen kan være en svær situation, som vil komme mere i fokus, lød det fra Lars Gerhard Nielsen fra Søfartsstyrelsen.

- Jeg kommer ikke med nogen løsninger, pointerede han.

Han opfordrede til, at fiskerne selv kigger på, hvad der kan gøres. For havnene



og forholdene er forskellige.

Han pegede på, at det blandt andet handler om at have noget at holde fast i, en skridtsikker lønning og trin, så man kan komme sikkert ombord.

Netop det skridtsikre underlag er en af de ting, der kigges på.

- Hvis der er mere end én halv meter fra kaj til det skridtsikre areal på lønningen, så beder vi om, at der bliver gjort noget ved det, sagde Lars Gerhard Nielsen.

Han pegede på, at Søfartsstyrelsen og Fiskeriets Arbejds miljøråd nu er i gang med at udarbejde et katalog over gode tiltag, der kan sikre landgangen.

- Vi kigger på de små forbedringer, og vi har taget mere end 100 billeder af landgangsforhold og forskellige løsningsmuligheder. Der er ting, man kan gøre, og der er ting, man ikke kan gøre, fastslog han og efterlyste samtidige gode ideer fra fiskerne.

Overbordfald

Et andet område er overbordfald. Lars Gerhard Nielsen nævnte:

- At samle en person op i en havn er ikke nemt, fastslog han.

Fokus på dette område er især på de enmandsbetjente fartøjer.

- Det bedste er at have en flydevest på, nødstop, der kan stoppe skibet, og

en PLB-nødsender samt en stige på fartøjet, lød det fra Lars Gerhard Nielsen.

Han nævnte, at det overvejes at skærpe brugen af PLB og nødstop. I dag er det kun en anbefaling i forhold til de enmandsbetjente fartøjer.

- Men hvis man ikke bruger det, så løser det ikke problemet, konstaterede han.

Industrifiskeri

Sæsonen for tobis er netop gået i gang, og det betyder blandt andet en del fartøjer, der er i gang med rati-

onsfiskeriet. Den lille fisk er årsag til, at mange skibe er nedlastet kraftigt. Derfor varslede Lars Gerhard Nielsen også, at Søfartsstyrel-

sen vil holde øje med nedlastningen af skibe.

- Vi laver en kontrol, hvis vi ser et skib, der er meget nedlastet, sagde Lars Gerhard Nielsen.

Han fortalte også, at der sidste år var øje for nedlastning - og heldigvis viste hovedparten af tilfældene sig at være i orden.

- Hovedparten af de skibe, vi gik ombord på måtte godt være nedlastet så meget, som de var. Hovedparten var ikke overlastet, lød konklusionen fra Lars Gerhard Nielsen.

Et af de andre områder for industrifiskeriet er losning. Lars Gerhard Nielsen fortalte, at når man losses, så er det Arbejdstilsynets regler, der gælder, mens andet

Lars Gerhard Nielsen pegede på fire områder, hvor der er stort fokus på i de kommende syn. Foto: René Dandanell.

arbejde om bord er omfattet af Søfartsstyrelsens regler.

- Og det står ikke til diskussion, lød det.

Synschefen fortalte, at han var bekymret for de mobile anlæg, der anvendes i flere havne.

- Det, der bekymrer mig meget, er de mobile anlæg, hvor det er besætningen, der forestår losning 100 procent. Spørgsmålet er om besætningen er 100 procent klar over de risici, der er ved det arbejde, sagde Lars Gerhard Nielsen og nævnte de forhold, man skal iagttage.

Der skal vagt ved lugen, ventilering i lastrummet, og en sele på dem, der arbejder i lastrummet, så de kan hives op, hvis uheld sker. Og så skal der være friskluftsudstyr, så man kan gå ned i lastrummet om nødvendigt.

Nettromler

Arbejdet omkring nettromlerne udgør en stor del af ulykkerne på et fiskefartøj. En stor andel af ulykkerne skyldes således arbejdet ved netromlerne og udsætning af redskaberne.

- Det skal vi give en omgang mere, sagde Lars Gerhard Nielsen, der mente, at de tekniske regler er til stede i dag.

- Det handler om, at man taler om det jævligt og tit. Der skal være en dialog om det, sagde Lars Gerhard Nielsen.

Dong-I gear



Effekter fra 25-1350 HK
Passer til alle motormærker
Kan leveres med silireventill
Kraftudtag på mange modeller
Klassecertificering muligt
Alltid modeller på lager



West Diesel as

ENGINEERING

Ring på 75 12 70 44
www.westdiesel.dk

NORDHAVN

Nikkelvej 17 | DK-8940 Randers SV

T: +45 70 21 34 00

E: nordhavn@nordhavn.dk

www.nordhavn.dk

Agenturer for:



Totalleverandør af motorer, generatorer og gear

Motorer med den bedste brændstoføkonomi
Pålidelige generatoranlæg til hovedstrøm og havne/nød

Vi har altid motorer på lager
Vi leverer både Tier II og Tier III løsninger



Mangler du noget i avisen...?

Så find det på fiskeritidende.dk og læs nye opslag på vores facebookside - hver dag!

Risikovurderingen sikrer ikke mod ulykker

Ulykker er ofte forudsagte, og derfor skal der fortsat snakkes om risici-momenterne ombord på et fiskefartøj

SIKKERHEDSKULTUR

Af René Dandanell

Enhver ulykke er forudsagt, lød det fra Øssur Hilduberg, undersøgelseschef i Den Maritime Havarikommission, da han indledte sit indlæg på Fiskeriets Arbejdsmiljøråds Arbejdsmiljøseminar i Skagen, med overskriften "Svagheder ved Risikovurdering"

Han tog udgangspunkt i de risikovurderinger, som er meget udbredt og ofte er det dokument, der beskriver risikoen ombord både på et fiskefartøj, et skib i handelsflåden og mange andre steder. Men selvom dokumentet beskriver farer og risici, så sker ulykkerne alligevel.

- Vi forventer det vil ske, og derfor laves en risikovurdering, sagde han om det svar, de ofte får når de undersøger en arbejdsulykke.

Men hvorfor sker det så, lød hans spørgsmål. For selv i de situationer, hvor risikoen er beskrevet som stor, så sker det alligevel. Med andre ord: Man formår ikke at imødegå de forudsagte risici effektivt med ri-



skikovurderingerne.

- Når vi taler med folk ude i erhvervet, så kommer der to forklaringer på, at risikovurderingerne ikke fungerer. Papiret er ikke udfyldt rigtigt. Man har ikke lavet en rigtig vurdering af farene ombord, fiskerne har bare været dårlige til at lave den. Det andet er, at de ikke snakker nok. De skal snakke mere. Det er derfor ulykker sker, siger de, forklarede Øssur Hilduberg på baggrund af samtaler med folk i erhvervet. Problemet

er dog ikke fiskerne, men i højere grad den bureaukratiske måde, som risikovurderinger laves på.

Svært redskab

Han nævnte, at det ikke er fordi han er imod risikovurderinger. Men de er svære at bruge, og det gælder stort set alle dem, han har set.

- Det ser ud som om, det er et simpelt skema, men det er det ikke, sagde Øssur Hilduberg.

Han påpegede, at måden

at vurdere risiko på ved brug af forudbestemte kategorier gør det svært.

- Er jeg ny eller gammel i gårde? Der, hvor jeg vil hen, er, at et ord eller tal ikke indeholder ret megen information om hvorvidt noget er farligt eller ej, sagde Øssur Hilduberg og nævnte, at udtryk i risikovurderinger som "vær forsigtig", "udøv agtpågivenhed" viser, at i sidste ende må fiskeren selv vurdere risikoen i sin egen arbejdssituationen uden anvendelsen af den

Øssur Hilduberg rokkede ved opfattelsen af, at en risikovurdering ikke nødvendigvis er en sikkerhed mod arbejdsulykker. Foto: René Dandanell.

nedskrevne risikovurdering. Faktisk mente han, at faldet af ulykker ikke skyldes, at fiskere er blevet mere agtpågivende, men at der er sket en forbedring af arbejdsforholdene på fiske-skibene.

- Arbejdsprocesserne er blevet sikrere. Der er kommet skridtsikring, der er kommet styrestænger, der er blevet forbedret, nævnte han om nogle af de forbedringer, der er sket.

Ingen kritik

Øssur Hilduberg konstaterede, at det ikke er fordi han er imod brugen af risikovurderingerne. Men han vil gerne rokke lidt ved den antagelse, at når den er lavet, så er arbejdet mere sikkert.

- Min oplevelse er, at man tager arbejdet rigtig alvorligt, sagde han og nævnte, som eksempel at efter ulykker med krabbeknuser, så gik fiskere og producenter i gang med at forbedre designet af krabbeknuserne. Det er den type indsatser som virkelig gør en forskel.

- Der er nogen kombinationer af arbejde ombord, som er farlige, som vi slet

ET GODT VÆRKTØJ

Risikovurderingen er et godt værktøj til at komme omkring beskrivelsen af risici af arbejdsprocesserne på et fiskefartøj, lød det fra Flemming N. Christensen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, der som et af deres produkter på hylden netop hjælper fiskere med at sætte ord på farer og risici.

- Man skal ikke bare slavisk køre APV en igennem. Man skal selvfølgelig forholde sig til den, sagde Flemming N. Christensen og opfordrede til at tage den frem og drøfte den fra tid til anden.

ikke har set. Svagheden er, at vi først behandler tingene, når de er sket, sagde han.

En anden kritik af risikovurderingen er, at det kan ende som et statisk værktøj.

- Hvornår skal man bruge den? Tager man den med ud på dækket i regnvej? Nej. Det er en dårlig teknologi at bruge i en arbejds-situation. Jeg står ikke ude på dækket på en hæktrawler med risikovurderingen i baglommen. Som teknologi er den ikke specielt god. En fisker skal huske rigtig meget, hvis risikovurderingen ikke kan tages med i arbejds-situationen, sagde Øssur Hilduberg.

Han pegede også på, at når noget er beskrevet og diskuteret, så stopper samtalen om det emne indtil næste gang, det tages op.

- Risikovurderingen stopper på den måde ofte samtalen om sikkerheden. Det ser vi ofte på store handelsskibe, sagde Øssur Hilduberg og nævnte, at man skal passe på ikke at "parkere risikoen" i en risikoanalyse.

Nye internationale krav til fiskeri

International konvention fører til EU-direktiv, der skal indføres i dansk lovgivning

LOVGIVNING

Af René Dandanell

Danmark kommer ikke til at ratificere ILO188 konventionen, fortalte overskibsinspektør Bo Nygaard Larsen fra Søfartsstyrelsen på Fiskeriets Arbejdsmiljøråds seminar i Skagen. Men da konventionen indføres i EU-lovgivningen gennem et direktiv, så kommer den alligevel ind ad døren til danske fiskere.

Bo Nygaard Larsen nævnte, at baggrunden for ILO 188 er at sikre internationale standarder for leve- og arbejdsvilkår for fiskere.

- Det er altså jeres arbejdsvilkår, vi snakker om, sagde overskibsinspektøren.

Han kunne fortælle, at direktivet skal sikre, "at

fiskere har lige og anstændige arbejdsforhold, hvad angår arbejde ombord, ansættelsesvilkår, indkvartering og madvarer, beskyttelse af sikkerhed og sundhed, lægebehandling, og social sikring".

- De konkrete regler er ikke på plads, før direktivet er vedtaget, påpegede Bo Nygaard Larsen.

Men noget af det, der følger med direktivet fra EU, er, at der skal afleveres besætningslister i land inden afrejse, og så skal der ændres i ansættelseskontrakterne. En af tilføjelser er, at der skal være mulighed for at klage over et eller andet på fartøjet.

- Der er dog ingen forslag til, hvordan man gør det, og hvad kravet bliver endnu, sagde Bo Nygaard Larsen.

En interessant ændring

er også, at loftshøjden i opholdsrum fremover skal være 200 cm i stedet for de 198 cm, der er gældende i dag. Og køjerne skal minimum være 198 cm i længden, hvilket ikke er en ændring, men derimod skal køjen være 80 cm bred i modsætning til de 68 cm, der er krævet i dag, nævnte Bo Nygaard Larsen. Kravet om større loftshøjde og breddere køjer bliver indført for nybygninger, og det kommer også til at gælde for fartøjer, der skal indflages. Et andet krav bliver, at ved skibe over 24 meter, må der højst være 4 mand om at dele et bad.

- Det er fordi, man vil have alle landene med, så de andre kommer op på niveau. Nogle af reglerne vil kun gælde for fartøjer over 24 meter, nævnte Bo Nygaard Larsen.

**ORIGINALE
RACOR BRÆNDSTOFFILTRE
- Til ethvert formål**

HOLM TECHNOSCAN as
Sydvestvej 142-146 2600 Glostrup tlf. 43293100
info@holmtechnoscan.dk www.holmtechnoscan.dk