

DU ER DIN EGEN SIKKERHED

Alt arbejde kan være farligt, hvis man ikke tænker sig om. Derfor skal der være fokus på sikkerheden – det gælder også ombord på fiskefartøjer. Hvad enten du er ene mand eller i et flere ombord, så handler det om at komme hjem igen – både med en god fangst og et godt helbred.

Det allerbedste råd til alle er: Tænk jer om!

Sikkerheden er dit ansvar – også ombord!

HVIS UHELDET ER UDE

Kommer du i nød til søs, så er det Joint Rescue Coordination Centre, JRCC, du skal kontakte. JRCC koordinerer indsatsen omkring redningsaktionen.

Der er flere veje ind til JRCC:

→ Er du i nød så kontakt JRCC ved at ringe 112, der sender henvendelse videre til JRCC

→ JRCC kan kontaktes direkte på 7284000 – men i nød brug 112 – hvis du vil tale med vagthavende officer

→ Du kan trykke på DSC på VHF'en og alarmeren går til Lyngby Radio

→ Hvis du bruger PLB, AIS-sart eller andre former for alarmering, så går den direkte til alarmcentralen

ALDRIG PÅ HAVET UDEN EN PLB

HM 426 KUTTER MATHILDE
Mads Nielsen, Hanstholm

Mads har to stk. McMurdo FAST FIND PLB på sit enmandsbetjente fartøj, der fisker ud af Hanstholm.

Mads har to, fordi han nogle gange glemmer, han har den på, og kommer hjem førend han opdager PLB-en. Der er det rart at have en ekstra ombord – hvis han ikke får den med retur næste dag.

Mads købte sin PLB, da han blev enmandsfisker. Han havde taget Fiskeriets Arbejdsmiljøråd med på råd, førend han valgte udstyret. Det er nu 2,5 år siden, og han har ikke været på havet uden at have sin PLB hængende om halsen i en lille neoprenpose.

Hvis, uheldet skulle være ude, vil han have, at nogen kommer og finder ham – det skal ikke bero på at andre ser et AIS symbol og slår alarm. Med en PLB 406 MHz går alarmeren direkte til JOC.

Mads vurderer, at han ikke kan svømme fartøjet op. Derfor valgte han et udstyr, der iværksætter en målrettet redningsaktion, at han bliver set, samt at det går så hurtigt, at redningen kommer i tide.

Hvis Mads skulle komme med et forslag ville han gerne have at PLB'en kunne aktiveres automatisk i en arbejdsredningsvest (150 N). Pt. er dette dog ikke en mulighed for udstyr, der øjeblikkeligt sender et nødsignal til satellitten på 406 MHz.

Mads ser det, som en forsikring at have købt en PLB – han har aldrig haft brug for den – og håber heller ikke dette bliver tilfældet, men skulle det ske så giver det en tryghed og vished for, at han altid vil blive hurtigt fundet.

TEMA | PERSONLIG SIKKERHED - FISKERIETS ARBEJDSMILJØRÅD

Alarmer hellere for tidligt end for sent

Fiskere er kendt for at trække alarm-meldingen til sent i forløbet, men gør det nu tidligere, lyder det fra JRCC

NØDSTEDT

Af René Dandanel

Når alarmeren går, så er det meget forskelligt, hvordan den når frem fra det nødstedte skib til JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) i Karup, der modtager alle alarmmeldinger til søs.

- Vi har både den type, at andre har set nogen i nød og

anmelder det. Det kan også være et andet fartøj, men det kan bestemte også være eget fartøj, hvis de har tid til at lave en nodmelding, siger Frank E. Jensen, Chef for Forsvarets Operationscenter, JRCC.

Alarmeren fra fiskefartøjet kan også ske via DSC, der går til Lyngby Radio, som i dag også sidder i JRCC, der holder til i Karup.

Frank E. Jensen fortæller, at fiskere ofte trækker alarmeren til det står helt galt til ombord.

- De melder, når de selv mener, at nu er de i nød. Men der skal ofte en del til, for at garvede søfolk mener de er i nød, lyder det.

En sjældent gang er det vagthavende på JRCC, der tager beslutningen; at nu er de i nød.

Frank E. Jensen nævner, at de fleste godt kan se, at de er i nød, når de kontakter JRCC. Men sker det, at

man er i tvivl, så har JRCC en fornemmelse for, om folk er i nød.

- Det er ikke svært at høre på en person, om de er blevet bange. Så er man ikke i tvivl om, at de er i nød. Det er straks værre, hvis de er helt rolige i stemmen. Så skal man til at fiske efter nogle konkrete fakta omkring situationen, siger Frank E. Jensen og nævner, at fakta tager de vand ind, og hvor meget, kan vandet pumpes ud, er der tilskadekomne, hvordan er vejret, er velkomne oplysninger til at beskrive situationen ombord.

Lad os det vide

En tendens er ofte, at fiske-skipperne nok skal få styr på situationen – og derfor ofte trækker alarmeren længst muligt. For JRCC er det derfor afgørende, at alarmeren kommer så tidligt som muligt.

- Det er altid vigtigt at få

alarmeret tidligt. Tidsfaktoren er kritisk. Vi har altid en transporttid hen til stedet. Helikopteren er hurtigt ude, når vi snakker tæt om Danmark. Men er de langt ude, så kan det være, vi skal have hjælp fra vores naboer, og så kan der være temmelig langt til hjælp, siger chefen for JRCC.

Netop i den kolde tid er tid altafgørende for overlevelse. Ophold i det kolde vand er kritisk med nedkøling.

- Det er minutter vi taler om. Få slået alarm, så tidligt som muligt, så kan vi altid sætte noget i gang og sende noget afsted. Vi kan altid returnere. I udgangspunktet, hvis vi vurderer, der er en nødsituation, så sender vi hele kavaleriet. Det der giver mening lige omkring ulykkesstedet bliver sendt afsted, siger Frank E. Jensen og nævner, at en nødsted ikke skal

tænke på økonomien i en helikopter i luften.

- Vi flyvere hellere end gerne, konstaterer han.

Når helikopteren er der

Hvis helikopteren er sendt afsted og ankommet til stedet, så sker kommunikationen mellem pilot og besætningen ombord på fartøjet på kanal 16. Her giver piloten instruktioner. Ifølge major Per Horsholm, JRCC, så vil en pilot typisk instruere skipperen om at gå op i mod vinden. For selvom helikopteren kan stå stille, så vil piloten oftest gerne have et flow på rotoren.

Det er også helikopter-piloten, der vurderer, hvorfor besætningen skal evakueres.

- Det skal helst være et sted, der er rimelig åben, hvor de kan hoistes op fra, siger Frank E. Jensen.

RADIOSYN AFLØREDE ALARMFEJL

L 8 ELSE - XP 5798
Claus Madsen Thorsminde.

Da Claus tidligere på året havde periodisk syn af søfartsstyrelsen på sit 10 mtr. glasfiber fartøj – blev han bedt om at få lavet en GMDSS A1 radio – attest på sin VHF DSC radio. Noget han faktisk syntes var lidt træls, fordi – hvad kunne der være i vejen med den – det var rent tidsspilde.

Heldigvis for Claus fik han udført en test på VHF anlægget, og det viste sig at radioen og antenne ikke var i så god en stand, som først antaget.

Claus nævner, at han i tilfælde af et havari, brand eller lækage har en PLAN A: Hvad gør jeg nu!

F.eks. ved en brand i maskinrummet vil han gøre følgende:

1. Luk luftindtaget
2. Aktiver hurtiglukkerne til brændstof
3. Find redningsdragten frem
4. Bekæmp branden - hvis muligt
5. Tilkald hjælp f.eks. ved at aktivere "Distress" knappen på VHF DSC radioen, hvorved der på VHF kanal 70 sendes en GPS Position og et MMSI nr. til JOC (MRCC i Karup)
6. Klargør redningsflåden og forlade skibet når det ikke længere er muligt at være ombord.

Claus resumerer, at hvis dette var gjort med den gamle defekte radio – ville han være kommet til at vente på assistance eller hjælp i meget meget lang tid – fordi nød-meldingen aldrig ville være kommet af sted. Det var falsk tryghed.

Claus har en anden VHF ombord uden DSC, som han normalt benytter, så at hans VHF med DSC ikke længere var så god, havde han ikke bemærket.

Oplevelsen har været en øjenåbner oplevelse for Claus, og han undlader ikke at fortælle kolleger, at det kan være livsvigtigt at få afprøvet sin VHF DSC radio.

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd kan udfører denne test på VHF DSC anlæg – viser der sig et problem skal man efter følgende tage kontakt til sin egen radioreparatør for at få problemet udbedret.

AIS I REDNINGSVEST SKAL FINDE MIG

HV 133 VERA Kaldesignal OU 4669
Paul Finn Mogensen, Aarø

Paul F. Mogensen har en 10,4 mtr. Fåborg båd på Aarø. Han har for nogle år siden anskaffet sig en AIS MOB 1 sender efter anbefaling af en kollega, der fisker på Ringkøbing Fjord. Paul fik at vide af kollegaen, at det skyldte han sin kone, børn og børnebørn, og derefter var beslutningen ikke så svær at tage.

Det er en meget billig forsikring – at vide man kan forvente hurtig hjælp og blive fundet skulle uheldet være ude.

Paul har monteret sin AIS MOB 1 i en opustelig redningsvest. Når vesten udløses aktiveres AIS MOB 1 automatisk, og fartøjer i området (f.eks. Aarø færgeren) vil modtage signalet og kunne reagere på det.

Paul fisker alene, og han bærer altid sin arbejdsredningsvest, når han sætter og bjærges grej – for man ved aldrig, hvornår uheldet er ude.

I 1994 sank et fartøj og en god kollega omkom, der gik 3 mdr. førend vedkommende blev fundet. Denne uvished, håb eller tvivl ønsker Paul ikke at nogen skal opleve. Derfor giver vesten med AIS MOB 1 Paul tryghed for, at en eftersøgning/redningsaktion hurtigt vil blive iværksat, såfremt han skulle falde eller blive trukket over bord.

Paul går med overvejelser om at udskifte motoren på fartøjet. Når det sker skal den nye helt sikkert installeres med en Nødstop funktion, således motoren stopper såfremt Paul skulle falde over bord.

Paul F. Mogensen har monteret sin AIS MOB 1 i en opustelig redningsvest som vist på billedet.



PLB og AIS sender

Hvis du falder i vandet kan det være svært at finde dig, specielt ved moderat søgang. Det er endnu værre, hvis ingen så dig falde over bord.

Derfor, hvis du falder overbord eller fartøjet pludselig synker, har du behov for at slå alarm og sikre at du vil kunne blive fundet i tide. En PLB (Personal Locator Beacon) eller en MOB (Mand Over Bord) nødsender kunne være en løsning de skal:

- ← Alarmere nogen om, at du behøver hjælp
- ← Hjælpe dem med at finde dig på havet

Rækkevidden på udstyret afhænger af typen og antennehøjden. Det er derfor vigtig, at en person der ligger i vandet får udløst antenne således denne er overvandet.

Alarmering.

VHF DSC udstyr kan sende en nødmelding til fartøjer i området og MRCC (Maritime Rescue Coordination Center). Meddelelsen indeholder en nøjagtig GPS position og vil blive gensejnd indtil der kvitteres for modtagelsen

Udstyr der sender på 406 MHz til COSPAS SARSAT systemet dækker globalt. PLB-en sender et nødsignal til et rescue coordination center RCC – hvis PLB har en indbygget GPS modtages samtidig en meget nøjagtig position. Er der derimod ingen GPS i PLB kan det tage op til 2 timer at bestemme

positionen med en nøjagtighed på 5 km.

AIS udstyr beror på at andre fartøjer i området reagerer på din nødmelding – den går ikke automatisk til en MRCC Karup

Location

Udstyr der benytter AIS har en indbygget en GNSS (Global Navigation Satellite System) dvs. GPS som sender en nøjagtig position således du hurtigt kan blive fundet.

PLB en der sender på 406 MHz vil sende en position og et MMSI nr. til redningscentralen MRCC, der vil kunne videre give denne

position til redningsenheder og øvrige skibe i området. PLB-en vil ved bliver med at sende positionen indtil denne afbrydes.

Registrering:

En PLB 406 MHz skal registreres ved Søfartsstyrelsen med et MMSI nr. og kontakt oplysninger.

For at benytte en håndholdt VHF med GPS/DSC på et skib, skal man ansøge Søfartsstyrelsen om Identifikation bevis til Håndholdt VHF med DSC.

I praksis får man et MMSI nr. der starter med 8219 eller 8220 (skibes eget MMSI nr. starter med 219XXXXX)

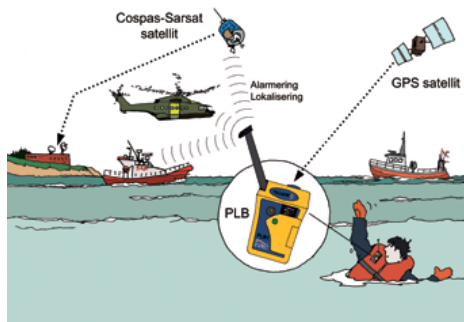


Illustration: Niels Knudsen

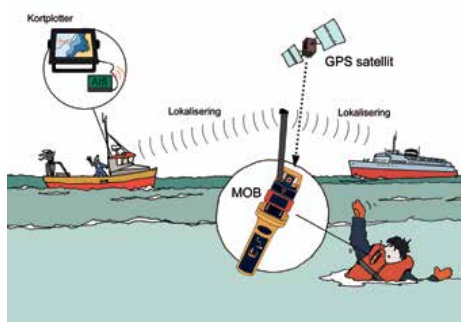


Illustration: Niels Knudsen

OVERSIGT OVER HVILKEN TEKNOLOGI/ UDSKYR DER ER TILGÆNGELIGT FOR MIT BEHOV

	406 MHz Cospas-Sarsat	DSC (VHF radio anlæg)	AIS	121,5 MHz Pejle Signal
Aktivere den en audible/lydbar alarm?	Ja. Hos JOC (MRCC Karup)	Ja. På DSC modtagere inden for rækkevidde og ved JOC (MRCC KARUP)	Nogle gange	Sjældent
Hjælper den redningsteamet med at finde mig når de er få kilometer fra min position?	Ja. Rednings-helikopter & -skibe kan pejle senderen og derved finde den nødstedte	Nej. Der sendes kun en initial position	Ja. Positionen opdateres jævnligt	Ja. Pejle mulighed på et kontinuerligt signal
Hvad er dets rækkevidde?	Globalt	Line of sight / synsvidde	Line of sight / synsvidde	Line and sight / synsvidde
Kan den ses af alle fartøjer?	Nej	Alle der har en DSC modtager/VHF	Alle der har en AIS modtager	Kun redningsskibe og fly

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd har bedt ScanMarine DK og Furuno om to gode råd til brug af personlig sikkerhedsudstyr, når du er til havs.

TO ANBEFALINGER FRA SCAN MARINE DK

Fortalt af Peter Visby SCAN MARINE dk

HVILKE ALARMERING /SIKKERHEDS UDSKYR VIL DU ANBEFALE TIL EN EN-MANDSBETJENT FARTØJ DER SEJLER I INDRE DANSKE FARVANDE OP TIL 25 SØMIL AF KYSTEN? (A1 OMRÅDE)

Når du er til søs alene, er du afhængig af at kunne hjælpe dig selv, så er det vigtigt f.eks. at kunne komme ombord igen hvis uheldet rammer og du falder overbord!

Er dit fartøj i fart må du derfor for det første kunne stoppe det, og det vil være muligt med MOB+ fra Fell-Marine. MOB+ kan monteres til alle motorer, der har elektronisk stop.

Herefter må du for det andet sikre dig at kunne komme ombord igen og her kan en redningsstige være en løsning. De kommer i flere længder så du kan altid få en, der passer til fribordshøjden på dit fartøj. Ved evt. forlis i farvand, der er sparsomt befærde, vil vi anbefale en PLB1 (personlig EPIRB) som let kan bæres i vest eller lomme. Så er du sikret at kunne få kontakt med redningstjenesten, hvad enten du ligger i vandet eller sidder i en redningsflåde.

Er du derimod i befærde farvand vil vi anbefale en MOB1, der fungerer som en AIS-SART. Den vil alarmere de fartøjer, som er indenfor VHF-rækkevidde så du kan få hjælp i nærområdet.

OG så lige; husk redningsvesten!

HVILKE ALARMERING UDSKYR VIL DU ANBEFALE TIL ET FARTØJ MED 2-5 OMBORD I FISKERI OP TIL 75 SØMIL AF KYSTEN (UDEN FOR A1 OMRÅDE)

På et fartøj, der er bemandede med flere besætningsmedlemmer, anbefaler vi at besætningsmedlemmerne udstyres med en MOB1 så der alarmeres på fartøjets AIS hvis en af besætningen flader overbord. Den kan monteres i en oppustelig redningsvest, så den begynder at udsende MOB signal, når vesten blæses op. Herudover skal påkrævet udstyr, som f.eks. EPIRB og Nødradio selvfølgelig være tilstede.

TO ANBEFALINGER FRA FURUNO

Fortalt af Walther Fenger FURUNO

HVILKE ALARMERING /SIKKERHEDS UDSKYR VIL DU ANBEFALE TIL EN EN-MANDSBETJENT FARTØJ DER SEJLER I INDRE DANSKE FARVANDE OP TIL 25 SØMIL AF KYSTEN. (A1 OMRÅDE)

Jeg ser to muligheder: PLB (Epirb) alternativt AIS transponder. Det ene udelukker ikke det andet. Begge dele vil være et plus. Hvis det kun er den ene ville PLB'en (Epirben) nok være at fortrække, idet den går på satellit og derved indgår i det officielle nød- og sikkerheds system. Den vil blive opfanget.

En AIS SART transponder er afhængig af at der ligger et andet fartøj indenfor – ja op til 7-8 nm væk, som opfanger en AIS SART alarm.

HVILKE ALARMERING UDSKYR VIL DU ANBEFALE TIL ET FARTØJ MED 2-5 OMBORD I FISKERI OP TIL 75 SØMIL AF KYSTEN (UDEN FOR A1 OMRÅDE)

Et fartøj med 2-5 ansatte har ganske givet også en Plotter med AIS modtager tilsluttet. Hvis de ansatte er udstyret med en AIS SART transponder, og én falder i vandet, får AIS transponderen aktivret, så vil der hurtigt komme en alarm på fartøjets Plotter/AIS (evt. VHF DSC radio). Besætning kan på deres Plotter/AIS hurtigt se positionen på den nødstedte og gå til undsætning.