

Der kan være langt fra lods båden op ad en skibside, og det er de 5-10 minutter, det tager at komme fra en lods båd ombord på et skib eller tilbage igen, der er farlige for lodser. Det er her, ulykkerne sker.

”HVIS DER BARE KUNNE VÆRE TO I LODSBÅDEN”

Når du som lods 2-3 gange om dagen kravler ad en lejder fra lods båden op ad en skibsside – eller tilbage til lods båden – er det 5-10 minutter med store risici. Det kræver stor koncentration fra lodsens side, fra føreren af lods båden, fra besætningen på skibet, der skal have lods ombord, og fra de omkringliggende skibe. Og ikke mindst kræver det en lejder, der er i god stand og gjort forsvarligt fast.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: IVAR SVANE OG PRIVATFOTO

”Man kan prøve sig frem ved at træde hårdt på det nederste trin af lejderen og inspicere den visuelt, mens man fortsat står på lods båden”. Sådan svarer lods Bjarne Cæsar Skinnerup på spørgsmålet om, hvordan man sikrer sig, at en lejder er i ordentlig stand og gjort forsvarligt fast, før man begynder at klatre op ad den for at komme fra lods båden og ombord på skibet, man skal lodse.

Han var til generalforsamling i EMPA, den europæiske lodsorganisation, i foråret, hvor man netop diskuterede sikkerhedssituationen for lodser på baggrund af, at der internationalt set har været en ualmindelig høj ulykkesrate blandt lodser det seneste års tid.

”Hvis man ser på det på verdensplan, er antallet af lodser, der dør på arbejdet, uhyggelig højt i forhold til, hvor få vi er”, fortæller Bjarne Cæsar Skinnerup, og på spørgsmålet om, hvor de største risici ligger, svarer han uden tøven, at langt størstedelen af uheldene sker ved overførsel af lodser til skibene, som det så maskinelt hedder. Sagt i mere almindelige vendinger er det, når en lods skal gå fra lods båden ombord på skibet, han eller hun skal lodse, eller fra skibet tilbage til lods båden.

Ingen udløbsdato

Når skibe tager lodser ombord, sker det så godt som altid til søs. Det betyder, at lodsens bliver sejlet ud til skibet i en lods båd og så skal klatre fra lods båden ombord på skibet ad en lejder på siden af skibet. Nogle gange helt op til rælingen. Andre gange bruges en såkaldt kombinationslejder, hvor lodsens klatrer ad lodslejderen op til faldrebet, der er hængt ud på siden af skibet, og så kan gå op ad det resten af vejen.

”De 5-10 minutter, det tager at komme fra lods båden ombord på skibet eller tilbage igen, er dem, der er farlige for os



”Det er som om, at vi lodser havde en anden status for 25 år siden”, siger lods Bjarne Cæsar Skinnerup, der har været i branchen i mange år. Han mener, at det blandt andet er den kommercialisering af lodsbranchen, der har fundet sted, som har haft betydning for lodsernes rolle. Herunder deres sikkerhed.





Det er stort set lige farligt at gå ombord på et skib som lods som at gå fra skibet tilbage til lods båden, mener Bjarne Cæsar Skinnerup. Dog peger han på, at når man går fra skibet tilbage til lods båden, har man den fordel, at man har mulighed for at sikre sig, at lejderen er i god stand og ordentlig fastgjort. Man har ikke den samme usikkerhed, som man kan have, når man skal ombord på et fremmed skib.



lodser. Det er her, ulykkerne sker”, fortæller Bjarne Cæsar Skinnerup.

Et vigtigt aspekt i den sammenhæng er lejderen, lodsen skal kravle op ad. Der er naturligvis regler for, at en lejder skal være i god stand, og vejledninger for, hvordan den skal være gjort fast, men der er for eksempel ingen udløbsdato for lejdere.

”Det er ellers noget, vi lodser har kæmpet for. En lejder bør udskiftes hvert andet år. Uanset, om den har været i brug eller ej”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup.

Lejderen skal være så let at gå til for lodsen som muligt og helst uden elementer, der kan gøre det besværligt at bruge den.

”Det sker for eksempel, at besætningen benytter en ”lazyline” for lettere at kunne løfte lejderen i sikkerhed for søer langs skibssiden efter brug, og det er også i orden. De skal bare tænke over, hvordan linen sidder på lejderen. Det kan godt være, det er på en måde, så det er let for besætningen, men hvis den sidder, så den kommer i vejen for lods båden og lodsen, eller han eller hun bliver fanget i den, kan det være farligt, for det kan betyde, at lodsen mister grebet og falder i vandet”, påpeger Bjarne Cæsar Skinnerup.

Den samlede adgangsvej skal være i orden

Ligesom lejderen skal være i forsvarlig stand, gælder det også for faldrebet, der kan være hængt ud på siden af et skib, hvis skibssiden er meget høj.

”Det skal selvfølgelig også være i orden. Der har været eksempler på, at lodsen skal træde fra lejderen over på en repos for at gå videre op ad faldrebet, og at splitten, der sikrer reposen, ikke har været sat fast på den rigtige måde, så pladen har givet sig, og lodsen er drattet direkte ned i bølgerne. Igen er det et eksempel på, at det ikke dur, hvis vi som lodser ikke kan stole 100 procent på, at materialet, vi skal benytte os af, på alle måder er, som det skal være”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup.

På spørgsmålet om, hvorvidt det er farligere at gå ombord på et skib som lods, eller at gå fra skibet tilbage til lods båden, svarer Bjarne Cæsar Skinnerup, at det stort set er det samme. Dog tilføjer han, at når man går fra skibet tilbage til lods båden, har man den fordel, at man har mulighed for at sikre sig, at lejderen er i god stand og ordentlig fastgjort. Man har ikke den samme usikkerhed, som man kan have, når man skal ombord på et fremmed skib.

Designet uden at tænke på lodserne

De problemer, lodserne kommer ud for, kan også skyldes, at et skib simpelthen ikke er designet til at få lods ombord.

”Når de sidder og designer skibe, er det som om, at det sidste, de tænker på, er, at en lods skal kunne komme ombord. Det kan der være gode grunde til. Der er sikkert mange andre ting, man skal tage hensyn til, når man designer et skib. Som lodser tænker vi bare en gang imellem, at det er så lidt, der skal til for at gøre det hensigtsmæssigt for lodsen at komme ombord, og at det derfor snarere er manglende kendskab til arbejdsforholdene for lodser end ond vilje – eller spareiver, eller hvad det nu kan være – der gør, at et skib ender med at være uheldigt designet set fra vores synsvinkel”, fastslår Bjarne Cæsar Skinnerup og fortsætter:

”Lad mig give et eksempel. Det kan være et skib, hvor skibssiden er usædvanlig høj. Det har man taget højde for ved at udstyre det med mulighed for at placere et faldreb et stykke nede ad skibssiden, så lodsen kan gå det sidste stykke op ad det. Problemet er bare, at man har gjort det, så faldrebet er placeret langt agterude af skibet, sådan at hvis lodsen falder i vandet fra den, ryger han eller hun næsten direkte ned i suget fra skruen, som lods båden i øvrigt også kan være svær at manøvrere i. Faldrebet kunne nøjagtig lige så godt være placeret længere fremme på skibet, så der er en chance for at lodsen kan blive

reddet op ad vandet, hvis der sker et uheld. Det er bare som om, at skibsdesigneren overhovedet ikke har taget med i betragtning, at sådan en situation kan opstå”.

Lodsbåden skal helst ligge i læ

Ud over at adgangsforholdene til de skibe, der skal have lodser ombord, skal være forsvarlige, spiller det også en rolle, at skibene manøvrerer hensigtsmæssigt.

”I stille vejr betyder det selvfølgelig ikke så meget, men hvis vi ligger og ruller i noget træls vejr, har det stor betydning, hvordan skibet, vi skal ombord på, manøvrerer”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup.

Som lodser vil de helst have, at skibet drejer og lægger sig, så lodsbåden ligger i læ, og så skal skibet helst slå farten ned til 8-9 knob. Ikke hurtigere, men helst heller ikke langsommere, da det gør det sværere for skibet at manøvrere.

På vej ud til skibet holder lodserne sig orienteret om, hvor meget trafik der er i farvandet, og kan eventuelt kontakte de omkringliggende skibe og forklare, at det

skib, de er på vej ud til, skal have lods ombord, og at det derfor kan reagere på en uventet måde.

”Det plejer nu ikke at være et problem. Vi hører meget sjældent om uheld på grund af en 3. part, når vi skal ombord på et skib”, fortæller Bjarne Cæsar Skinnerup.

Har altid hjelm på, når han skal ombord på et skib

Et tredje aspekt, der har betydning for lodsernes sikkerhed – udover skibenes udstyr, og hvordan de manøvrerer – er lodsernes eget sikkerhedsudstyr. For eksempel har Bjarne Cæsar Skinnerup altid hjelm på, når han går fra lodsbåden ombord på et skib.

Der var en sag for nogle år siden med en portugisisk lods, der mistede livet, efter at han faldt i vandet, da han skulle ombord på et skib. Her gav familien lov til, at obduktionsrapporten blev offentliggjort, og den viste, at lodsens hoved gentagne gange blev slået ind mod skibssiden, mens man prøvede at redde ham op fra

bølgerne. De gentagne slag mod tindingen kan have været medvirkende til, at han døde. Derfor er en hjelm en fast del af Bjarne Cæsars sikkerhedsudstyr.

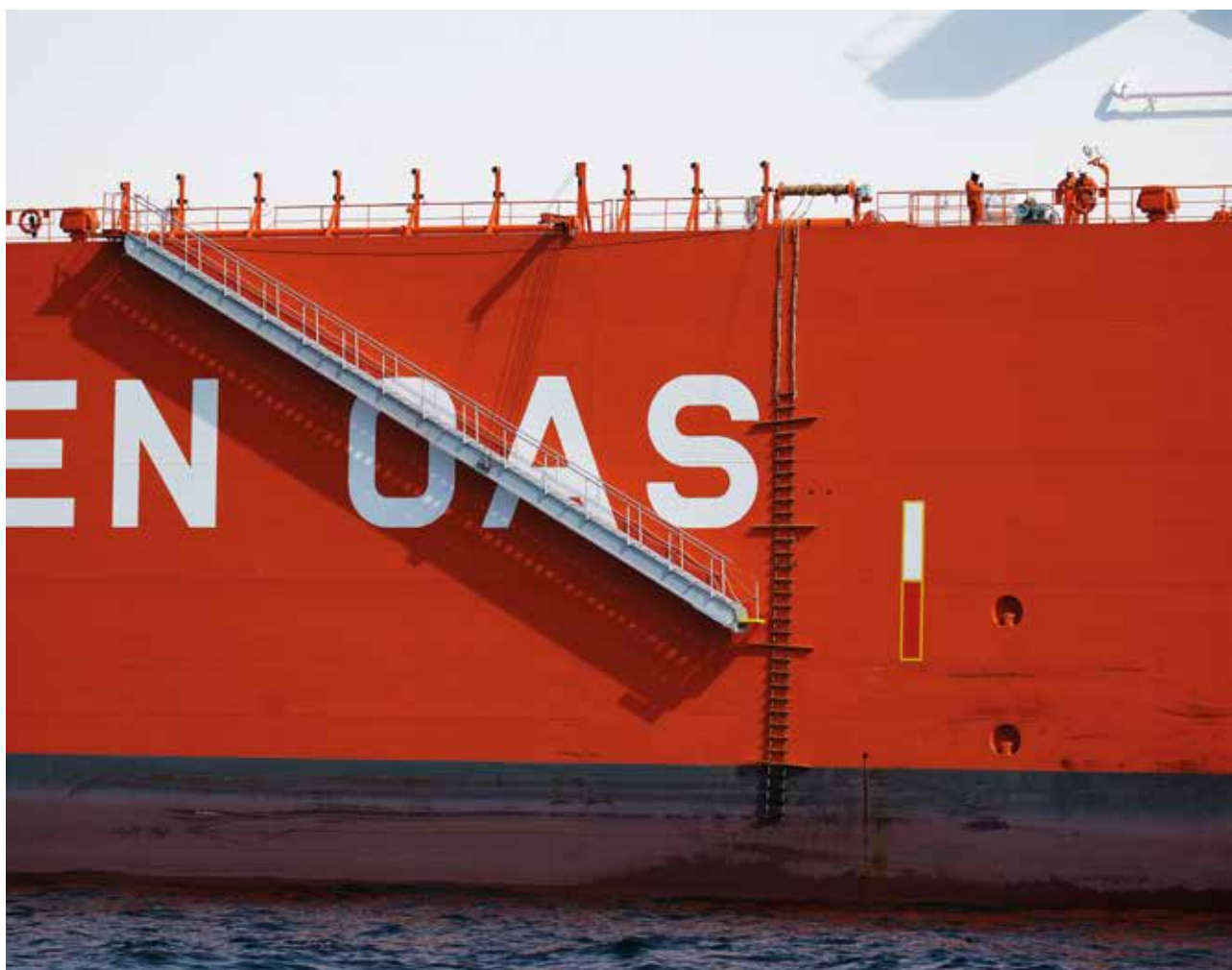
At der gøres meget ud af de dragter, lodserne har på, er en selvfølge. Redningsvestene har eksempelvis indbygget gps-sender, så lodserne kan blive fundet hurtigt, hvis de falder i vandet.

Har været med i mange år

Bjarne Cæsar Skinnerup har efterhånden mange års erfaring som lods bag sig, og hvis han ser tilbage, mener han, at der var mange ting, der var bedre før i tiden.

”Det er som om, at vi lodser havde en anden status for 25 år siden. Der blev lyttet mere til os, så på den måde havde vi mere indflydelse. I dag får vi at vide, at kaptajnen på det skib, vi lodser, altid har ret, uanset hvor tåbelig en beslutning, han måtte træffe. Også selv om vi jo i sagens natur kender forholdene i de danske farvande meget bedre. Det er jo derfor, vi bliver bedt om at assistere skibene”, siger han.

Hvis en skibsside er meget høj, bruges en såkaldt kombinationslejder, hvor lodsens klatrer ad en lejder op til et faldreb, der er hængt ud på siden af skibet, og så kan gå op ad det resten af vejen. Det tærer lidt mindre på armkræfterne.





Som lods skal man kunne stole på alle dele af adgangsvejen til de skibe, man skal lodse – også når man går fra lejderen over til det faldreb, der er anden del af en kombinationslejder. Det gælder for lodsjobbet som for de fleste andre jobs inden for søfart, at det oftest varetages af mænd, men der er også enkelte kvindelige lodser.



Han kan ikke pege på præcis hvad det er, der har gjort, at det er blevet sådan, eller hvornår skiftet i lodsernes rolle er sket. Han mener, der er tale om en glidende ændring, som blandt andet har noget at gøre med den kommerialisering af lodsbranchen, der har fundet sted.

Konkurrencen bør ikke gå ud over sikkerheden

”Man kan godt blive misundelig, når man ser på et land som Storbritannien, hvor de enkelte lodserier har monopol i deres lokalområder. Herhjemme ligger lodserierne i skarp konkurrence. Det betyder, at de er fristede til at underbyde hinanden, og det kan godt gå ud over kravene til sikkerheden for os lodser. Hvis et lodseri kan tilbyde en lodsning 500

kr. billigere, og et rederi har ti lodsninger om året, ja, så er der 5.000 kr. at spare. Det virker lidt grotesk, at det betyder noget for dem, når de sejler med laster, der måske er milliarder af kroner værd, men sådan er det i dag, og i sidste ende kan det være vores sikkerhed, der bliver sparet på”, fastslår Bjarne Cæsar.

Et eksempel på, at omkostninger betyder noget for lodsernes sikkerhed, er når det kommer til spørgsmålet om bemanningen af lods-bådene.

”Kunne det bare blive sådan, at der altid skal være to mand i lods-båden – en til at styre båden og en til at assistere os, når vi skal ombord på skibene, og i nødstilfælde hjælpe os, hvis uheldet skulle ske, og vi falder i vandet – så ville meget være vundet med hensyn til sikkerheden. Derfor har vi i lodskredse presset på, for at der kommer en bestemmelse om, at der altid skal være to til at sejle lods-bådene. Det ville gøre, at det var ens for alle lodserier, og dermed ville de enkelte lodserier ikke kunne konkurrere ved at skære på omkostningerne til to mand i lods-bådene og på den måde sælge lodsningerne billigere. Men det har vi ikke kunnet komme igennem med”, påpeger han.

Større fokus og øget gennem-sigtighed

Lodserne imellem er der kommet større fokus på sikkerheden gennem brug af sociale medier. Der er i dag facebookgrupper, hvor lodser

Lejdere skal være lavet af materialer af høj kvalitet og inspiceres regelmæssigt, fortæller chatbotten ChatGPT, som skulle være noget af det ypperste inden for kunstig intelligens.



på tværs af landegrænser kan udveksle erfaringer om problemer med sikkerheden og fortælle om, hvad de har været ude for i forbindelse med, at de har skullet ombord på forskellige skibe.

Der er også ved at blive udviklet en fælles app, hvor lodser fra hele Europa kan

indrapportere deres oplevelser og hændelser med adgangsvejene til skibene.

”Det har betydet meget for, at forholdene trods alt er blevet bedre, at der på den måde er kommet øget fokus på sikkerheden for os lodser, og at der er gennemsigthed omkring det. Materialet, vi møder på skibene, er blevet bedre, og det

samme gælder uddannelsen hos besætningen. I dag møder vi ikke så gamle og udslidte lejdere, som vi gjorde tidligere, og besætningerne er også blevet bedre til at forstå, hvordan de skal styre skibene, så det bliver lettere og mere sikkert for os at komme ombord”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup. ■

HVAD SIGER KUNSTIG INTELLIGENS OM LODSERS SIKKERHED?

Lods Ivar Svane, som har taget bil lederne til artiklen her, har spurgt chatbotten ChatGPT, som skulle være noget af det ypperste inden for kunstig intelligens, om, hvad den har at sige om sikkerhed for lodser og specielt de lejdere, de skal klatre op ad. Her er, hvad den kan fortælle om emnet:

Overordnet om lejdere:

Lejdere er et afgørende aspekt af maritim sikkerhed, der sikrer sikker og effektiv overførsel af lodser mellem lodsbåde og skibe. Korrekt designede, rigtigt placerede og vedligeholdte lejdere er afgørende for at sikre lodser og besætningen under disse operationer. Overholdelse af internationale regler og retningslinjer er, sammen med regelmæssige inspektioner og træning af besætningen, afgørende for at opretholde en høj sikkerhedsstandard for lejdere.

Specifikke punkter:

Overholdelse af internationale regler: Alle arrangementer med lejdere på skibe skal være i overensstemmelse med retningslinjerne fastsat af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) gennem SOLAS-konventionen og den internationale konvention om standarder for uddannelse, certificering og vagthold for søfarende (STCW).

Konstruktion og materialer:

Lejdere bør konstrueres af materialer af høj kvalitet, der er i stand til

at modstå påvirkningerne fra havmiljøet, så det sikres, at de bevarer deres stabilitet og holdbarhed.

Længde og placering: Længden af lejderen skal passe til den aktuelle situation, og den skal være placeret og fastgjort, så den forhindres i at svinge og forbliver sikker under overførselsoperationen.

Trin og sidetove: Lejdere skal have jævnt fordelte, skridsikre trin lavet af træ eller gummi og robuste sidetove, så lodser kan have et stabilt greb, mens de klatrer.

Placering: Lejderen bør placeres på skibets skrog i et frit område, så det undgås, at der er nogen form for forhindringer eller ting, der rager ud og hindrer, at lodsen kan komme ombord på skibet eller tilbage til lodsbåden.

Arrangementer for at komme fra lejderen ind på skibet:

Der bør forefindes passende arrangementer for at lette sikker på- og afstigning for lodser.

Vedligeholdelse: Regelmæssige inspektioner og vedligeholdelse bør udføres, så enhver skade eller slid på lejderen, herunder sidetove og trin, identificeres og afhjælpes. Beskadede komponenter skal omgående udskiftes.

Belysning: Der bør sørges for tilstrækkelig belysning i nærheden

af lejderen, så det sikres, at der er klart udsyn og overblik under natteoperationer.

Træning af besætning: Alle besætningsmedlemmer, der er involveret, når skibet skal have lods ombord, eller lodsen skal tilbage til lodsbåden, bør modtage ordentlig træning i sikker brug af lejdere og overholde etablerede procedurer og regler.

Nødprocedurer: Skibe bør have klare nødprocedurer på plads i tilfælde af uheld med lejdere eller andre uforudsete hændelser, når en lods skal ombord eller tilbage til lodsbåden.

Rapportering og optegnelser:

Skibe skal føre optegnelser over inspektioner af lejdere, vedligeholdelse og træning af besætningen samt omgående rapportere eventuelle hændelser eller problemer til relevante myndigheder.

Ingen alternativ brug: Lejdere bør ikke bruges til andre formål, end at lodser bruger dem til at gå ombord på skibet/tilbage til lodsbåden.

Ved nøje at overholde disse regler og retningslinjer kan skibe øge sikkerheden ved lejderarrangementer og fremme et sikrere arbejdsmiljø for lodser og besætning og forhindre potentielle ulykker, når lodser går ombord/fra borde.