SIKKERHED OG KRANKØRSEL:

# BÅDENE HÆNGER I "EN TYND STROP"

**KRANFØRERE PÅ HAVNENE VED FOR LIDT, OG DET GIVER SKADER PÅ BÅDENE. "I VÆRSTE TILFÆLDE RYGER DER EN BÅD, FORDI STROPPEN KNÆKKER," SIGER EN KRANKONSULENT.**

*TEKST LONE BOLTHER RUBIN*



Det kræver viden og omhu at løfte en båd med kran. I dette tilfælde er åg og stropper i orden, men det er de langtfra altid, vurderer krankonsulent Lars Hyllested. Foto: Henrik Hansen.

"Kran væltede med båd på 26 ton". "Kran sær kede sejlbåd". "Sprang for livet da kran knæk kede." Det er de skræmmende overskrifter fr tre forskellige løfteulykker i lystbådehavnen i Gilleleje, Kulhuse og Korsør. Og ulykkern står ikke alene.

Havnefogeder og vognmænd løfter i tusind vis af lystbåde ind og ud af vandet hvert å men sikkerheden i den forbindelse er alt fo ringe. Det mener Lars Hyllested, der drive firmaet Hyllested Krankonsulenten ApS. Ha efteruddanner kranførere, er syn- og skøns mand for domstolene og rådgiver om sikker hed og kraner.

"Man kan selvfølgelig ikke skære alle over en kam, men de folk fra lystbådehavnene, som jeg har haft på kursus, har ikke haft meget viden om det, de har lavet hidtil. Kraner og løftegre er heller ikke i orden. Der bliver sløset med vedligehold og eftersyn," siger han.

## BESTYRELSENS ANSVAR

Arbejdstilsynet forholder sig gerne til spørgs mål om sikkerheden under konkrete vilkår

## SLUT MED AT KØRE MED KRAN I VALLENSBÆK

**SIKKERHEDSTILTAG KOMMER TIL AT KOSTE MEDLEMMERNE DYRT**



Når bådene er sat i vandet i Vallensbæk Havn til foråret, er det definitivt slut med at køre med kranen, mens der hænger både i stropperne. Det fastslår havnechef Tommy Nordfalk.

Han skrev i efteråret til bl.a. Arbejdstilsynet for at finde ud af, hvordan reglerne for krankørsel skulle fortolkes på havnen, og svaret var klokkeklart: Når kranen kører på et offentligt tilgængeligt område med en båd hængende i stropperne, er der to muligheder: Enten skal det område, der køres på, fysisk afspærres. I praksis betyder det, at hele havnen skal spærres af, og der må kun være det personale, der betjener kranen og bådejeren. Alternativt skal en anhugger holde øje med båden og krankørslen og sørge for at holde uvedkommende på afstand.

## 25 ÅR UDEN UHELD

"Det er praktisk umuligt på denne havn at hol de uvedkommende væk. Vi har en veletablere frokostrestaurant her, og gæsterne krydser der vej, vi kører på med kranen, når de går til og fra deres bil. Det myldrer med folk. En sommerdag kan der snildt være 1000 mennesker på havnen," siger Tommy Nordfalk og fortsætter:

"Kranen har kørt her i 25 år uden alvorlige uheld, men jeg vil ikke længere tage ansvaret, og det vil bestyrelsen heller ikke. Hvis der var sket en ulykke, kunne myndighederne med



Bruger man ekstern vognmand til at løfte både i vandet, bør man sikre sig, at kranføreren har forstand på at løfte både. Under alle omstændigheder skal kranføreren påtage sig ansvaret for eventuelle skader. Kilde: Pantaenius.

### KORT OM KRANLØFT

- Det er kranførerens ansvar, at der ikke sker skader i forbindelse med løft af både – uanset, hvad havnen skriver i sine regler.
- Havnens bestyrelse har ansvaret for medarbejdernes sikkerhed – også i forbindelse med krankørsel.
- Der skal være effektiv afspærring af kørselsområdet, når kraner kører med "hængende last" på et offentligt tilgængeligt sted.
- Er du i tvivl, om din havn følger sikkerhedsreglerne: Ring til Arbejdstilsynet på 70 12 12 88.

en havn, men de laver ikke opsøgende kontrol på de relativt små arbejdspladser, som danske lystbådehavne er.

"Der er mange forskellige typer kraner på havnene, så jeg kan ikke kun give generelle retningslinjer. Kranarbejde er farligt, og havnens bestyrelse har, som ejere af kranerne, ansvaret for, at kranen får de lovpligtige eftersyn, og at medarbejderne har de nødvendige tilladelser og følger reglerne, siger tilsynschef i Storkøbenhavn," Hasse Mortensen.

### SALTVANDSSLIDTE STROPPER

Alle kranførere skal have et certifikat, men der er ingen krav om at vedligeholde kompetencerne.

Man kan derfor køre med kran resten af livet på samme certifikat, og hvis man ikke dagligt arbejder med krankørsel, bliver den teoretiske og praktiske ballast efterhånden lige så tyndslidt som de gamle saltvandsslidte stropper, som bliver brugt til at løfte både med.

"Krankørsel er jo kun en mindre del af deres arbejde, og så kan de have svært ved at rette sige, at vi ikke havde taget de rigtige forholdsregler."

Tommy Nordfalk har længe været bekymret for sikkerheden og er som sådan tilfreds med svaret fra Arbejdstilsynet.

"Vi har gjort noget, der ikke var forsvarligt, og det skal vi selvfølgelig gøre noget ved."

Han tilføjer, at reglerne for arbejdspladsens indretning også siger, at der skal være effektiv afspærring på områder, hvor der er risiko for nedfaldende genstande.

### FÅR NYE STANDARDSTATIVER

Til foråret bliver bådene som i efteråret sat i vandet tidligt om morgenen, mens hele havnen spærres af. Herefter er det slut med at køre med "hængende last". Bestyrelsen og Tommy Nordfalk arbejder med en indstilling til generalforsamlingen om at investere i et system, som er kendt som "Roskildemodellen".

Det betyder, at de cirka 600 bådejere i havnen skal investere mindst 10.000 kr. hver i nye standardstativer. Stativerne kan flyttes med en transportvogn, som havnen vil investere i. Det koster min. 200.000 kr. Kranen bliver så placeret fast på søsætningskajen, hvor den kan løfte bådene af stativerne og sætte dem i vandet.

"Mange af vores medlemmer har ellers investeret i rigtig gode stativer på vores opfordring gennem de seneste par år, så det er lidt svært at bede dem om at skifte stativ igen, men det er den bedste løsning, vi kan pege på," siger Tommy Nordfalk.

Havnens medlemmer får to kranløft om året som en del af kontingentet, men hvis man ikke vil investere i de nye stativer, kan man hyre en privat vognmand til at klare opgaven.

"Jeg vil godt rose bestyrelsen for at tage initiativ til den sikrest mulige løsning," siger tilsynschef Hasse Mortensen fra Arbejdstilsynet, "men det er en luksusmodel, og det er ikke Arbejdstilsynets krav. Arbejdet ville også kunne gennemføres forsvarligt på en anden og billigere måde."

**DET ER ALTSÅ KRANFØRERENS ANSVAR. BÅDEJEREN KAN JO IKKE SELV BESTEMME, HVOR STROPPERNE SKAL SIDDE. DET ER DEN PROFESSIONELLE, DER SKAL HAVE DEN VIDEN, OG HAR DE IKKE DET I FORHOLD TIL AT LØFTE BÅDE, SÅ MÅ DE AFVISE AT LØFTE DEM**



Mastekraner skal også betjenes korrekt, og måske er det en ide at holde området fri for biler og børn! Kilde: Pantaenius.

sætte sig ind i de meget komplicerede regler, der er på området," vurderer krankonsulent Lars Hyllested.

Resultatet er hyppige småskader, men også risiko for folks sikkerhed.

"I værste tilfælde ryger der en båd, fordi stroppen knækker," siger Lars Hyllested.

Han tilføjer, at der også er mange urutinerede kranførere blandt de private vognmænd, der løfter både med lastbiler med mobilkran. Lars Hyllested vurderer, at kranførerne især mangler viden om anhugning, der bl.a. handler om at bruge og vedligeholde løftegrejet og placere stropperne rigtigt i forhold til bådens tyngdepunkt.

## STROPPEFEJL GIVER SKADER

I hvert fald er det fejlhåndtering af stropper, der giver de typiske forsikringsskader. Topdanmark, Pantaenius og Codan melder tilsammen om cirka 50 skader om året, der primært skyldes håndteringsfejl.

Topdanmark får anmeldt ca. 20 uheld på lystbåde om året i forbindelse med kranløft, primært fordi stropperne trykker et sejldrev eller en aksel op i båden. Kranførerne forsøger ofte at give bådejerne ansvaret, fortæller afdelingsleder Sven Holmbo.

"Men det er altså kranførerens ansvar. Bådejeren kan jo ikke selv bestemme, hvor stropperne skal sidde. Det er den professionelle, der skal have den viden, og har de ikke det i forhold til at løfte både, så må de afvise at løfte dem," siger han.

Han anbefaler bådejerne at bruge vognmænd, der har stor erfaring med at løfte både.

"De vognmænd, som til stadighed løfter både, er også lynhurtige til at erkende deres ansvar, hvis der en sjælden gang sker en fejl," siger Sven Holmbo.

Krankonsulenten anbefaler, at kranførerne på lystbådehavnene får fornyet instruktion i at bruge netop den kran, som de hver især arbejder med. Han er allerede i dialog med nogle af lystbådehavnene omkring Øresund.



Fejlplacerede stropper er en af de hyppigste årsager til skader i forbindelse med kranløft. Kilde: Pantaenius.

## CA. 25 KRANER SOM DEN I VALLENSBÆK

**BRØNDBY HAVN TABTE EN BÅD I EFTERÅRET MED TILSVARENDE KRAN**

25

Der er formentlig godt 25 kraner, der kører med "hængende last" i de danske lystbådehavne, ligesom man gør i Vallensbæk. Det vurderer havnechef Tommy Nordfalk fra Vallensbæk Havn. Han og bestyrelsen har vurderet, at de ikke længere kan forsvare at køre med kranen, når der hænger en båd i stropperne, fordi det er umuligt at holde uvedkommende væk eller spærre havnen af.

Samme vilkår vil formentlig gælde i flere af de 25 havne, der kører med mobilkraner som den i Vallensbæk. Arbejdstilsynet er i den forbindelse ligeglad med, om der er tale om private veje eller offentlige veje i færdselslovens forstand.

"Vi anlægger den mest restriktive tolkning af begrebet 'offentlig adgang'," siger tilsynschef Hasse Mortensen fra Arbejdstilsynet.

Han anbefaler, at havnenes bestyrelser ser deres håndtering efter og tilføjer, at sikkerheden er deres ansvar.

"Hvis man ikke kan spærre området af, skal man sørge for, at grejet er i orden, at medarbejderne har den fornødne uddannelse, og at det kan lade sig gøre at holde uvedkommende væk."

### BRØNDBY TABTE BÅD

Brøndby Havn er en af de havne, der kører med hængende last, og her tabte kranen faktisk i efteråret for første gang i havnens historie en båd ud af stropperne. Båden, en Sagitta 20, blev totalskadet, men ingen personer kom noget til. Hverken havnefoged eller bestyrelse ønsker at udtale sig yderligere om sagen eller om, hvorvidt man overvejer at ændre procedurerne for krankørsel i lyset af sagen fra Vallensbæk.