

# SøSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## A decade of the Maritime Occupational Health Service

It is easy to be wise after the event and there are many things which could have been done differently. However this does not alter the fact that the Danish Maritime Occupational Health Service has made a great effort to improve the working environment at sea. "Well done!" said Jørgen Hammer Hansen, VP Danish Maritime Authority, at the celebrations to mark the Service's tenth anniversary on 1st December.

The Service used the occasion for a half day conference to gain feedback on whether results achieved in the working environment have been worth the DKK 60 million spent over the ten years. There was general agreement that it had been worth the money but the Service did face some criticism even though there was praise for their efforts.



A survey undertaken by Dr. Henrik L. Hansen shows in fact that the number of fatal and serious accidents has not fallen significantly over the ten-year period. He also reported that crew suffered higher mortality compared to people ashore. Whether this higher mortality was due to the working environment or lifestyle remains uncertain, although several factors point the finger at lifestyle.

## Status efter 10 år:

# Bedre arbejdsmiljø selv om tallene ikke viser det



Jørgen Hammer Hansen (t.v.), direktør i Søfartstyrelsen, Frede Kristiansen (i.m.), formand for Søfartens Arbejdsmiljøråd, og Niels-Jørgen Hilstrøm, næstformand i Rådet, er enige: 10 års indsats for at forbedre arbejdsmiljøet til søs har haft effekt. Foto: Tony H. Larsen.

Det er let at være bagklog, og meget kunne være gjort anderledes. Det rækker imidlertid ikke ved den kendsgerning, at Søfartens Arbejdsmiljøråd har gjort en stor og god indsats for at forbedre arbejdsmiljøet til søs.

"Tillykke med det", sagde direktør i Søfartstyrelsen, Jørgen Hammer Hansen, på Arbejdsmiljørådets 10 års fødselsdag d. 1. december, og tilføjede: "Ingen her i lokalet kan vel forestille sig, at vi skulle have undladt at gøre en indsats for at forbedre arbejdsmiljøet til søs. Det har – eller vil – betale sig at investere i et godt arbejdsmiljø".

**For mange dødsulykker** Arbejdsmiljørådet brugte den runde dag til en halvdagskonference for at få et bud på, om arbejdsmiljøarbejdet har

været de 60 mio. kr værd, der er brugt i løbet af de 10 år. Der var bred enighed om, at indsatsen har været pengene værd, men Rådet blev ikke kun strøget med hårene, selv om der var ros til det arbejde, der er udført.

En undersøgelse gennemført af embedslæge Henrik L. Hansen fortæller nemlig, at antallet af dødsulykker og alvorlige ulykker ikke er faldet markant i 10-året. Han kunne også berette om overdødelighed blandt søfolk i forhold til personer på landjorden.

Om denne overdødelighed skyldes arbejdsmiljøet eller livsstilen er imidlertid usikkert, omend flere faktorer peger på livsstilen.

De hårde statistiske kendsgerninger anfægter dog ikke, at arbejdsmiljøet til søs er blevet væsentligt forbedret, konstaterede både formand og næstformand for Rådets bestyrelse, Frede Kristiansen og Niels-Jørgen Hilstrøm.

### Trivsel og stress

Også sekretariatschef Morten Vinter er overbevist om, at sikkerhedskulturen i dansk søfart er blevet væsentligt forbedret men erkendte samtidig – på linje med andre af dagens deltagere – at der stadig er mange opgaver at løse – ikke mindst omkring trivsel, stress og jag.

"Men naturligvis må vi også fortsat se på, hvordan vi kan forhindre de mange dødsulykker og alvorlige ulykker, der er en belastning for dansk søfart", sagde Morten Vinter.

Han og de øvrige medarbejdere i Rådet kunne på dagen glæde sig over entydig opbakning til Rådets arbejde og dets praktiske tilgang til

**"indsatsen har været pengene værd ..."**

opgaverne, selv om det – med Jørgen Hammer Hansens ord – har

skullet manøvre i vanskeligt farvand i krydssfeltet mellem redere, søfolk og myndigheder.

"Men det er lykkedes, og vi er kommet ganske langt", sagde han.



# Ti år med Arbejdsmiljørådet

Som det fremgår af dette nummer af SøSikker, så har Søfartens Arbejdsmiljøråd nu ti år på bagen. Det fejrede vi dels med en statuskonference på selve dagen, og dels fremstår SøSikker, som den opmærksomme læser vil have registreret, nu i nyt design. Begge initiativer signalerer, at Rådet fortsat er med på noderne, når det gælder sikkerhed og sundhed til søs.

Rådets styrke er dets faglighed og dets uafhængighed. Rederierne i dag kan meget, og de har mange engagerede og dygtige medarbejdere. Men den stærke konkurrence på verdenshavene presser fortsat såvel rederiledelser som det sejlede personale. Til højere tempo, øget effektivitet og ekstrem fokusering på den økonomiske bundlinie. Prisen der betales er øget belastning af de menneskelige resurser. Resultatet viser sig som usund levevis, øget sygelighed og tidlig død. Men herregud, så længe der er ny arbejdskraft at rekruttere, så er det vel ikke rederiets problem? Sådan ser virkeligheden ud mange steder i den verdenshandel, som Danmark er oppe i mod – og gerne vil have del i. Men i Danmark har vi hidtil fastholdt den etiske standard, at medarbejdernes sundhed og trivsel også er virksomhedens ansvar. Til lands såvel som til søs.

Derfor er Arbejdsmiljørådet på 10. år en del af dansk søfart. Men nettet strammes og nogle spørger, om vi fortsat har råd? Andre fastholder, at vi næppe har råd til at lade være! Primært fordi Danmark kun har en chance ved at gå efter kvalitet, men ikke får et ben til jorden, hvis det alene handler om pris. Vi tror på styrken i dansk søfart og derfor også på 10 år mere til Rådet.

*M. Vinter*  
**Morten Vinter**

## Pas på – gulvet gynger! Branchevejledning: Færden om bord

Almindelig færden fra et sted til et andet på et skib er den almindeligste årsag til arbejdsulykker i handelskibe. Det drejer sig om hver 10. ulykke om bord. Hver fjerde af dem medfører varig invaliditet. Årsagerne er især en glat dørk, lejder, trappe eller dæk. Man falder over noget eller kommer i klemme i døre, der smækker. Vejr og søgang spiller ind, og ofte er der tale om uhensigtsmæssigt fodtøj. Men der kan være mange flere medvirkende årsager. Forhold i arbejdets organisering eller skibets kultur. Noget man kan påvirke, hvis man vil, gider og ved hvordan?

### Vejledning

Søfartens Arbejdsmiljøråd har for at skabe opmærksomhed om problemet udarbejdet en

ny branchevejledning: Færden om bord. Den forsøger at komme rundt om problematikken under overskrifterne Ansvar, Forebyggelse og Ulykkesanalyse.

### Hvad kan konkret gøres?

Det omtales hvordan man kan finde fejl og mangler inden ulykken sker, og hvordan det daglige arbejde kan planlægges. Der er et afsnit om vedligeholdelse, og om de ofte små ændringer, der kan gøres om bord. Ligeledes påpeges det værdifulde i at skibets arbejds- og opholdslokaler er udformet hensigtsmæssigt.

### Kvalitetsbrist

Færden om bord er den tredje i rækken af branchevejledninger fra Rådet. Den kan og bør bruges af skibsledelsen og

sikkerhedsudvalget som et af flere redskaber for at bekæmpe de arbejdsulykker, der for ofte bliver affejtet som hændelige uheld. Især når det bare handler om at snuble, falde eller klemme en finger.

Sandheden er imidlertid, at arbejdsulykker er en kvalitetsbrist og et tegn på, at hverken officerer, menige eller ledelsen på land ofrer problemet nok opmærksomhed. Det er skidt for den, der bliver invalid, men det er også skidt for dansk søfart, som gang på gang må se sig udhængt som et farligt erhverv, hvilket det ikke behøver at være, hvis vi tænker os om. Færden om bord er sendt ud til alle danske handelskibe, men yderligere eksemplarer kan anskaffes hos Iver C. Weilbach & Co.

## Take care when moving about aboard

Just generally moving from one place to another on a ship is the most common cause of accidents on merchant vessels. It accounts for one out of ten accidents aboard and a quarter of these lead to permanent disability. Reasons for accidents specially include slippery flooring, ladders, steps or decks. Or people tripping over something or get something jammed in a door that slams shut. And weather and the sea state play their part. Inappropriate footwear is often involved. But there can be many more contributory reasons. The way work is organized or the ship's culture. Things it is possible to influence if you want to, can be bothered and know how.

So the Danish Maritime Occupational Health Service has prepared new sectorspecific guidance: Getting around safely. It attempts to address the problems under the headings of Responsibility, Prevention and Accident Analysis.

So specifically, what can be done? The guidance discusses how to identify faults and deficiencies before an accident happens and how daily work routines should be planned. There is a section on maintenance and about what are often minor changes that can be made aboard. It also points out the value of proper design for the vessel's working and accommodation areas. The sector specific guidance has been distributed to all Danish flagged vessels.

## Temadag 26. marts 2004

Årets emne bliver "Sundhedsfremme" – så der bliver uden tvivl gode tips både til faglig og privat brug. Reservér allerede nu dagen. Indbydelser udsendes først i det nye år.



# Coasterfarten ødelægges ikke af arbejdsmiljø-krav

## Coaster-skipper gør op med en af myterne om arbejdsmiljø – og glæder sig over coaster kittet



Styrmand John Stig Hansen (t.v.) og skipper Hans Poulsen på udkig efter en god last, "fordi det er de lave fragtrater, der ødelægger coasterfarten og ikke kravene til et sundt og sikkert arbejdsmiljø", er de enige om.

**J**amen, vi undrede os da, da det pludseligt blev så farligt at være sømand. Det vidste vi jo ikke.

Skipper og selvejer Hans Poulsen, M/S Bettelyn, lader tankerne flyde tilbage til begyndelsen af 90'erne, hvor de første arbejdsmiljøkrav til søs dukkede op.

"Det var da et irritationsmoment. Det var som om, kravene var skabt af mennesker, som aldrig havde sejlet, men i dag 10 år efter synes jeg, kravene f.eks. om

udsugning og faldsikring er relevante – omend stadig irriterende, især for pengepungen!"

### De små på havet

"Vi er jo de små på havet. Klemt af de store rederier fra oven og af østeuropæerne fra neden.

Søren kommer jo ikke hos russerne", siger Hans med et drillende nik mod arbejdsmiljøkonsulent Søren Bøge Pedersen fra Søfartens Arbejdsmiljøråd men skynder sig at tilføje: "Jeg har et godt forhold til Søren. Vi taler godt sammen, og det er jo forudsætningen for at komme videre".

Søren er på besøg for at høre, hvad Hans og besætningen mener om Coaster Kit, som Arbejdsmiljørådet har skabt i

samarbejde med erhvervet og Søfartsstyrelsen for at hjælpe coasterflåden med at forbedre arbejdsmiljøet.

Søren er også hurtig i replikken og påpeger, at det jo ikke er Søfartens Arbejdsmiljøråd, der stiller kravene.

"Det er lovgiverne, d.v.s. i realiteten Folketinget, som mener, det er nødvendigt at stille krav til arbejdsmiljøet både på landjorden og til søs af hensyn til de mennesker, der arbejder her. I Søfartens Arbejdsmiljøråd rådgiver vi om, hvordan kravene kan omsættes til praktisk hverdag", siger han med et skævt smil til skipperen.

Fortsætter side 4



## Coasters and the working environment

**Y**es, well we wondered why being a Danish seaman had suddenly got so dangerous. We weren't aware of it."

Hans Poulsen, master and owner of M/S Bettelyn, recalls the beginning of the 1990s when the first maritime working environment legislation appeared.

"It was irritating. It was as if the rules were made by people who had never sailed anywhere, but now ten years on, I feel for example that the air extraction and fall arrest regulations are sensible, even if they are still irritating, especially for the wallet.

We are very much the small fry at sea. Under pressure from above by the large ship owners and from below by the East Europeans. Søren does not go visiting the Russians," says Hans with a sidelong nod to Søren Bøge Pedersen, a consultant with the Danish Maritime Occupational Health Service, but hastens to add:

"I get on well with Søren. We talk well together and that is essential for getting things done".

Søren is visiting to hear what Hans and his crew think about the Coaster Kit which the Health Service drew up in collaboration with shipping industry representatives and the Danish Maritime Authority to help coasters improve their working environments. Søren is quick to point out that it is not the Occupational Health Service that makes the rules.

Continues on page 4

“It is the legislators, in practice the Folketing, who feel that it is essential to impose demands on the working environment ashore and at sea because of the people that work there.

At the Danish Maritime Occupational Health Service, we advise how regulations can be converted into practical day-to-day routines”, he says with a wry smile to the skipper.

The Coaster Kit has been well received on Bettelyn which Hans Poulsen acquired three years ago.

“At last there is something written in straight forward Danish. That is more like it”, says Hans, although his view is that the crew of the Bettelyn have come a long way when it comes to a good working environment.

“After all, it is not the working environment regulations that are ruining the coasting trade. It is the low freight rates we face with unfair competition from Russian and Polish vessels that do not pay the same wages to their people as we do.

We want to have a healthy, safe working environment for our own sakes and for our customers.

I think it is important for our customers. When they see that we treat our crew and the vessel well, then they know we are also looking after their cargo”.

The M/S Bettelyn (450 GRT) was built in 1967.

Despite her age, she looks well cared for and tidy, with a clear deck and polished brass on the bridge.

*Continues on page 5*



“Jeg tror, vores kunder lægger mærke til, at Bettelyn er velplejet, og at der er ordentligt og ryddeligt om bord. Så ved de, at vi også passer på deres fragt”, mener skipper Hans Poulsen.

### Endelig!

Kittet har fået en god velkomst på Bettelyn, som Hans Poulsen overtog for tre år siden.

“Endelig noget der er skrevet på et forståeligt dansk. Det kan vi bruge”, fastslår Hans, der dog vurderer, at de om bord på Bettelyn er kommet et godt stykke med hensyn til et godt arbejdsmiljø.

“Det er jo ikke arbejdsmiljøkravene, der ødelægger

udsat for unfair konkurrence fra russiske og polske skibe, der ikke betaler samme hyre til deres folk som vi.

Vi vil gerne have et sundt og sikkert arbejdsmiljø. Både af hensyn til os selv og af hensyn til vores kunder.

Jeg tror, det har betydning for vores kunder. Når de ser, at vi behandler vores medarbejdere og skibet

**Maskinmanden var gartner**  
M/S Bettelyn er på 450 BT og bygget i 1967.

Trods den lidt modne alder fremstår hun velplejet og

velpasset. Dækket er ryddet og messingen på broen skinner.

Det er jo meget nemmere at rydde op efter sig straks, er holdningen om bord i besætningen på fire befarnere og to elever – alle danskere.

### “Kittet har fået en god velkomst ...”



Også på broen er der flot og poleret som et signal om, at Bettelyn er et skib, der passes på.

coasterfarten. Det er de lave fragter, fordi vi er

godt, så ved de, at vi også passer på deres fragt”.

“Det giver færre problemer, når vi alle er danskere. Vi kan stole på papirerne og oplever ikke det, som en kollega kom ud for, da han ansatte en filippinsk motormand. Papirerne var i orden, men det viste sig, at han var gartner. Beviset som motorpasser havde han købt!

“Jeg har ikke noget mod udlændinge, men når vi er så få, er det langt at foretrække, vi har samme kulturelle baggrund. Det giver



Endelig noget der er skrevet på dansk. Skipper studerer Coaster Kit.

færre konflikter. Vi er jo som en familie med ret til at være sære – bare ikke det varer for længe!”

### Hold nu kæft

Der er ikke problemer med at skaffe mandskab, men – erkender Hans – de er sgu’ ikke så interesserede i arbejdsmiljø, at det gør noget. “Jeg skal være efter dem hele tiden, ellers sløser de med sikkerheden. De lytter og gør, hvad jeg siger, men inderst kan man se, de tænker: Hold nu kæft med al det spektakel.

De tænker ikke over konsekvenserne. Det er jo altid naboen, det går ud over. Ikke sandt!”

### De unge

Hans kunne godt tænke sig, at søfartsuddannelsen blev “vendt om”, så uddannelsen begynder med en hyre.

“Så ved de unge, hvad faget handler om, inden de sætter sig på skolebænken. Det gør de sjældent i dag, hvor de kommer fra skolen”.

På Bettelyn gør de befarne meget ud af at instruere de unge om sikkerhed til søs. “De er godt rustede, når de forlader os”, vurderer Hans og styrmand John Stig Hansen.

Derimod er de ikke så begejstrede for kravene om skriftlighed i arbejdspladsvurderingen, APV.

“Der er så meget papir i forvejen, og der findes jo ting, som man ikke kan skrive sig ud af. Men er skriftligheden et krav fra Søfartsstyrelsen, så opfylder vi det naturligvis – af hensyn til Søfartsstyrelsen, ikke os selv!

### Søvnen er PROBLEMET

Hans tøver ikke med at udnævne søvn – eller rette – mangel på søvn, som det største problem til søs. “De skiftende arbejdstider, havneanløb og kontroller i havnene udmønter sig i, at vi sjældent får en lang sammenhængende søvn.

Jeg vækkes ustandseligt. Det er irriterende, men der er jo ikke rigtig noget at gøre ved det, når man har valgt at gøre coasteren til mit hjem og min hobby. Jeg kan i hvert ikke se, hvordan det kan gøres anderledes”.

### Med hovedet under armen

Sidste år var Hans hjemme i lejligheden i 23 dage. Den er nu sagt op og erstattet af en campingvogn.

“Nej, jeg fortryder ikke et sekund, selv om min tilværelse ikke levner plads til et almindeligt familieliv. Det er jo også min hobby. Erhvervet kan være farligt, ja”. Det erkender Hans, selv om han aldrig selv har oplevet voldsomme ulykker eller uheld.

“Man skal ikke sejle med hovedet under armen. Man skal vide, hvornår det er farligt – og så ligge stille.

Og det ved jeg godt efter 38 år til søs”.

The crew of four experienced hands and two trainees, all Danes, feel that it is actually much easier to clear up after yourself straight away. “I have nothing against foreigners but when there are so few of us, it is much better that we come from the same cultural background. It makes for less conflict. We are rather like a family with the right to be a bit moody once in a while, provided it is not for too long!”

There is no problem in getting crew but Hans acknowledges that they are not desperately interested in the working environment. “I have to be after them all the time, otherwise they are careless about safety. They listen and do what I say but actually I can see them thinking: Oh what a load of rubbish. They don’t think about the consequences. It always affects somebody else, right?”

He has no hesitation in identifying sleep, or rather lack of it, as the biggest problem at sea.

“Changing watches, docking and duties in port mean that we seldom get a long, uninterrupted sleep. I wake constantly. It is irritating but there is nothing to do about it when I have chosen to make a coaster my home and my hobby. At least I can’t see how it could be done differently.” Hans admits that it can be a dangerous business, even though he has never experienced terrible accidents himself.

“You can’t sail with your eyes closed. You need to know when it is dangerous and then keep your head down.

That is what 38 years at sea have taught me.”



M/S Bettelyn er på 450 BT og bygget i 1967. Trods den lidt modne alder fremstår hun velplejet og velpasset. Dækket er ryddet og messingen på broen skinner.



## Maritime Occupational Health Service – 10 years on

**O**n 1st December 2003, it was exactly ten years since the Danish Maritime Occupational Health Service was founded. To mark the occasion, SøSikker asked Dr Morten Vinter (MV) of the Service and Dr Ole Lyngenbo (OL) of the Danish Maritime Authority whether there has been progress.

**Do you think that the working environment has improved at sea over the ten years, and if so, can you prove it?**

**MV:** When it comes to the traditional working environment (smoke, noise and muck), things have got much better and there are few reports of industrial health problems. On the other hand, we have not seen the decline in serious accidents at work that we wanted.

**OL:** As far as "smoke, noise and muck" are concerned, the workplace environment has got much better, at least in the big cargo and passenger vessels. We can see it in our inspections. The fall in the number of cases of hearing damage being reported is well documented, but otherwise there is not much documentation. We still have problems with serious accidents.

**Why hasn't the number of serious accidents fallen?**

**MV:** Because not enough has been done to prevent accidents on smaller vessels, and lifeboat drills are too dangerous in their present form. There is still not enough focus on risk assessments and accident prevention.

# 10 år med arbejdsmiljø på havet 10 år med arbejdsmiljø

1. december 2003 var det 10 år siden, Søfartens Arbejdsmiljøråd blev etableret. I den anledning har SøSikker stillet sekretariatschef Morten Vinter i Rådet og overlæge Ole Lyngenbo i Søfartsstyrelsen 11 spørgsmål om arbejdsmiljø til søs.

## Sekretariatschefen i Arbejdsmiljørådet:

# Fremskridt men stadig for mange alvorlige ulykker

**Søfartens Arbejdsmiljøråd har eksisteret i 10 år. Synes du, arbejdsmiljøet til søs er blevet bedre i løbet af de 10 år? Hvis ja, kan det så dokumenteres?**

Når det gælder traditionelt arbejdsmiljø (røg, støj og møg) er forholdene blevet bedre, og anmeldelser af erhvervsbetingede lidelser ligger lavt. Derimod er der ikke sket et ønsket fald i de alvorlige arbejdsulykker.

**Hvorfor er antallet af alvorlige ulykker ikke faldet?**

Fordi det ikke er lykkedes at gøre tilstrækkeligt for at forebygge forlis blandt de mindre skibe, ligesom redningsøvelser er for farlige i den kendte form. Der er fortsat ikke den nødvendige fokus på risikoanalyse og ulykkesforebyggelse.

**Nævn to store arbejdsmiljøproblemer til søs for 10 år siden?**

Alvorlige ulykker og udsættelse for farlige kemikalier.

**Hvad er de to største arbejdsmiljøproblemer til søs i dag?**

Ulykker og stress/manglende trivsel.

**Har det betydning for arbejdsmiljøet til søs, at arbejdspladsen er multikulturel?**

Ja, der er betydelig oplevelse af isolation og ensomhed, da de multinationale besætninger fortsat ikke er integreret lige så godt som en ren national besætning.

**Er arbejdsmiljøet til søs i dag lige så godt som på landjorden?**

Generelt ja, men både til lands og vands er der såvel gode som dårlige virksomheder.

**Er det korrekt, at Dansk Søfart ligger i top 3 internationalt med hensyn til arbejdsmiljø?**

Helt afgjort, såvel indenfor som udenfor EU er vi med helt i top. Det siger vi ikke kun selv på grund af egne observationer, men på kongresser og i internationale fora bekræftes det, at udlandet ser op til den standard dansk søfart har opnået på arbejdsmiljøområdet.

**Hvis ja, er det så en placering vi skal forsøge at fastholde de næste 10 år?**

Det skal vi, for at dansk søfart kan overleve. Men så bliver det nødvendigt at få en endnu større forståelse i hele erhvervet for, at der skal arbejdes målrettet og systematisk med såvel at nedbringe de alvorlige ulykker som at styrke den almindelige trivsel og sundhed om bord.

**Har arbejdsmiljøet betydning for dansk søfarts konkurrenceevne og i givet fald negativ eller positiv?**

Umiddelbart ser mange (rederier) arbejdsmiljø som en omkostning, men det er en utrolig kortsigtet synspunkt. Tværtimod er et godt arbejdsmiljø en nødvendig

forudsætning for et godt driftsresultat.

**Kan et godt arbejdsmiljø være med til at forebygge haveri?**

Hvis du sløser med arbejdsmiljøet, sløser du også med skibssikkerheden. Og omvendt. Sæt arbejdsmiljøet i højsædet – og havarierne forsvinder.

**Der er gennem 10 år investeret ca. 60 mio. kr i Søfartens Arbejdsmiljøråd. Tror du Rådet har gjort en forskel og været pengene værd?**

Samlet i en bunke er det en stor pose penge. Men de har nu over mange år været med til at dreje det maritime arbejdsmiljø i den rigtige retning. Ja, de har været godt givet ud.

Mange vil spørge om dansk søfart har råd til denne udgift? Mit svar er: Dansk søfart har slet ikke råd til at lade være.



*Ole Lyngenbo, Søfartsstyrelsen:*

# Rådet er pengene værd men det er svært at dokumentere

**S**øfartens Arbejdsmiljøråd har eksisteret i 10 år. Synes du, arbejdsmiljøet til søs er blevet bedre i løbet af de 10 år? Hvis ja, kan det så dokumenteres?

Når det vedrører "røg, støj og møg" er arbejdsmiljøet blevet bedre – i hvert fald på de store last- og passagerskibe. Det kan vi se ved synsaktiviteterne – faldet i antallet af anmeldte støjbetingede hørenedsættelser er dokumenteret – men ellers er det småt med dokumentationen. Problemet med de alvorlige ulykker er der stadig.

**Hvorfor er antallet af alvorlige ulykker ikke faldet?**

Det skyldes selvfølgelig flere faktorer – når det gælder arbejdsulykkerne som følge af "arbejdets udførelse" er en af grundene formentlig et for spinkelt arbejde med APV, Arbejdspladsvurdering. Når det gælder arbejdsulykkerne som følge af søulykker, er det formentlig en kombination af de små skibes dårlige vedligeholdelsesstandard, besætningernes manglende kvalifikationer og kritisable arbejdsforhold.

**Nævn to store arbejdsmiljøproblemer til søs for 10 år siden?**

Alvorlige arbejdsulykker og unødigt kemisk udsættelse ved fx malerarbejde og afrensningsarbejde i maskinen.

**Hvad er de to største arbejdsmiljøproblemer til søs i dag?**

Alvorlige arbejdsulykker og – for nogle særligt belastede skibe – at arbejdstid ikke kan opfattes som "kvalitetstid".

**Har det betydning for arbejdsmiljøet til søs, at arbejdspladsen er multikulturel?**

Det afhænger meget af rederiets og skibsførerens indstilling til personalepolitik – men på en del skibe mener jeg det har en grundlæggende betydning – mit indtryk er dog, at besætningsmedlemmer fra f.eks. asiatiske lande har en god forståelse for brugen af personlige værnemidler – hvis de er til rådighed.

**Er arbejdsmiljøet til søs i dag lige så godt som på landjorden?**

På passagerskibe – ja. På større lastskibe – ja stort set. På små lastskibe mener jeg der – også i forhold til

små virksomheder på land – er et problem.

**Er det korrekt, at Dansk Søfart ligger i top 3 internationalt med hensyn til arbejdsmiljø?**

Det ved jeg ikke – et gæt vil være "ja".

**Hvis ja, er det så en placering vi skal forsøge at fastholde de næste 10 år?**

Ja.

**Har arbejdsmiljøet betydning for dansk søfarts konkurrenceevne og i givet fald negativ eller positiv?**

Jeg tror, at det på sigt kan forøge konkurrenceevne i positiv retning – et godt arbejdsmiljø er en del af vores koncept for "dansk kvalitetsskibsfart" – det er det, vi skal leve af – og overleve på. Vi får ikke unge mennesker rekrutteret til skibsfart, hvis vi ikke kan tilbyde dem rimelige arbejds- og leveforhold om bord.

**Kan et godt arbejdsmiljø være med til at forebygge haveri?**

Tingene hænger sammen – har rederi og besætning tingene i orden vedrørende arbejdsmiljøet, er skibssikkerheden som regel også i orden.

**Der er gennem 10 år investeret ca. 60 mio. kr i Søfartens Arbejdsmiljøråd. Tror du Rådet har gjort en forskel og været pengene værd?**

Ja.

**OL:** Naturally there are several reasons. When it comes to accidents as a result of people being on duty, one of the reasons is probably too little work being done on workplace risk assessments. If we are thinking about accidents at sea, it is probably down to poor maintenance standards on small vessels, lack of qualifications among crew and bad working conditions.

**What are the two biggest workplace environment problems at sea currently?**

**MV:** Accidents and stress/low job satisfaction

**OL:** Serious accidents and especially on some ships, jobs that cannot be regarded as providing "quality time".

**Does the fact that the working environment at sea is multicultural have any significance?**

**MV:** Yes, there is still a considerable perception of isolation and loneliness since multicultural crews are still not as well integrated as purely national crews.

**OL:** It depends very much on the ship-owners and master's HR policies but on some vessels I think it is highly significant. However, it is my impression that crew from the Asian countries for example have a good understanding of personal protection gear if it is available.

**Is the working environment at sea as good as it is ashore?**

**MV:** In general, yes but ashore and afloat, there are good and bad companies.

**OL:** On passenger vessels, yes. On big cargo vessels, by and large yes. But for small freighters, also compared to small businesses ashore, there is a problem.





## Sailors and Health

**F**or years, steward Jens Christian Raassi Andersen has been one of the heavier seamen.

Seriously overweight, at his heaviest he was 171 kg! "Yes I ate well and lots of it," says Jens Christian with a smile, although there was not so much to smile about. "When you weigh so much, everything is so difficult. You are chronically tired and sleep as soon as you sit down and you have a constant burning desire to lose weight," says Jens Christian, 58.

For more than a quarter of a century, he has fought a constant battle against his weight. It now looks as if he will be able to finish his marathon struggle successfully.

He is down to 115 kg, He is still a big guy but his quality of life with 55 kg less to carry around has become infinitely better compared to the previous situation. He is absolutely determined to reach his target weight of 95 kg. Everything has become so much easier.

Over the years he has been on countless diets, had surgery to reduce his stomach, taken pills, had a balloon in his stomach, exercise – you name it. He has tried everything and while for a few months his weight might fall dramatically, it was only for a short while.

But in 2001 he got a warning. "When my blue book was up for renewal, my Body Mass Index was far too high. The doctor asked me to lose 15 kg otherwise I would not get it renewed.

# En stor drengs bekendelser

## I årevis har Jens Christian kæmpet med vægten – det ender måske med en sejr



På toppen vejede Jens Christian 171 kg – og det havde undertiden været sjovt – meget sjovt – at klatre op på den vægt, men det var bestemt ikke morsomt at være der!

**I** slutningen af 1980'erne var hovmester Jens Christian Raassi Andersen til forundersøgelse på Herlev Sygehus. Han skulle have en ballon placeret i mavesækken i et endnu et forsøg på at få vægten ned. Han vejede 160 kilo og med en højde på 1,81 meter fyldte han – for nu at sige det mildt – godt i landskabet.

Jens Christian blev indstillet til behandlingen og skulle møde på sygehuset ugen efter. En forlænget weekend i London med fodboldkampe, god mad og lidt til at skylle efter med skulle lige overståes. Da han fem dage senere mødte op på sygehuset, var han 11 kilo tungere!

### Alting er besværligt

"Jah, der blev skubbet godt ind", siger Jens Christian med et grin. Der var nu ikke så meget at grine ad. "Når man vejer så meget, er alting meget besværligt. Man er kronisk træt og sover, når man sætter sig, og man har hele tiden et brændende ønske om at tabe sig", fortæller 58-årige Jens Christian.

I mere end et kvart århundrede har han ført en indædt kamp mod vægten, og det tegner nu til, at han kan trække sig sejrrikt ud af maratondysten.

Han er nede på 115 kg og er stadig en stor dreng, men livskvaliteten med 55 kg mindre på sidebenene er blevet helt ubeskrivelig dejligere i forhold til før, og han er stålmodigt motiveret mod målet på 95 kilo.

Alting er blevet meget nemmere. Der er meget tys-tys om det, men når man er så fed, så er seksuallivet altså ikke noget at skrive om, men også på det felt har han oplevet – undskyld udtrykket – en stærkt stigende kvalitet.

### Dårlig vane

Hvorfor det kom så vidt, at maden i årevis havde overtaget, har Jens Christian ingen entydig forklaring på. Faren og farfaren var godt nok også et par store drenge men slet ikke i samme vægtklasse.

Skal der sættes en enkel overskrift på, så handler det måske om dårlige vaner foran spækbrædtet oparbejdet allerede i de unge år, hvor der var "knald på døgnnet rundt".

I årevis sejlede han på Nordsøen med DFDS's passagerskibe, og der var altid højt humør og et selskab i gang, når man havde fri. Der blev drukket og spist uden tanke for dagen i morgen, og kiloene bed sig fast.

Talrige slankekur, et operativt indgreb, hvor mavesækken blev indsnævret, slankek piller, ballon i mavesækken, motion – you name it. Alt er blevet prøvet, og ofte blev vægten over få måneder reduceret drastisk, men det holdt kun kort. Fedtet var på retur-billet. Det fandt i hvert fald altid tilbage, men i 2001 fik han en advarsel.

### Tab dig eller gå i land

"Da den blå bog skulle fornyes var mit Body Mass Index alt for højt. Rederilægen bad mig smide 15 kilo, ellers ville jeg ikke få den fornyet. I første omgang blev jeg stikstosset på lægen.

Hvis jeg skulle fyres på grund af overvægt, så kunne han sgu'

fyre halvdelen af kokkene i den danske handelsflåde.

Aftalen blev derfor, at jeg fik 12 måneder til at tabe de 15 kilo, men det glemte jeg jo hurtigt".

Da året var gået, var vægten den samme, men med mange års erfaring til søs, var det en smal sag for

**"Alting er blevet meget nemmere ..."**

Jens Christian at få fornyet den blå bog hos en anden læge med en mere liberal holdning til reglerne om Body Mass Index.

Til gengæld konstaterede lægen, at Jens Christians blodtryk var for højt, og det

var en melding, som gik rent ind på lystavlen. En søster – med

for højt blodtryk – var netop kommet nogenlunde hel-skindet gennem en blodprop, mens en svoger var endt i en rullestol lammet fra halsen og ned efter en blodprop i hjernen. Så konstateringen af det for høje blodtryk ramte Jens Christian lige i solarplexus.

### Vægtkonsulenterne

“Man begynder at tænke lidt dybere over tingene. Jeg vil jo gerne opleve mine børnebørn vokse op”. I januar mødte han op hos Vægtkonsulenterne i Esbjerg. En neevø var med held gået samme vej og var blevet lettet for 50 kilo.

Jens Christian følger de kost-råd, som konsulenterne giver. Han har deres opskrifter med, når han er på søen. “Hyppige måltider, masser

af grøntsager men også kød, kylling, fisk og stort set alt andet står på menukortet, men både det synlige og det usynlige fedt er opereret fra.

Det er jo også meget nemmere at skære fedtet bort fra fødevarerne end at skære

det af kroppen. Vægten er for nedadgående, og Jens

Christian føler ingen afsavn. Tværtimod. “Det er jo god og lækker mad, og det har andre også opdaget”. Flere af besætningsmedlemmerne på Laura Maersk, hvor Jens Christian er hovmester, er nu med på opskrifterne, og på den første udmønstring tabte de sammenlagt 20 kilo.

### Livslangt projekt

“Det er min erfaring, at overvægtige er interesserede i at tabe sig, men det er en næsten umulig kamp at kæmpe alene. Er man flere, er chancerne større, men man skal ikke bilde sig ind, at det er let at omlægge sine kostvaner og erkende, at det er et livslangt projekt”.

Det er hårdt arbejde at rette op på den ligegyldighed, der har ført til overvægten. Man har jo kun sig selv at takke,

når vægten når smertegrænsen, fordi man er blevet “mad-misbruger”.

### Godt projekt

“Derfor synes jeg også, det er godt, at Søfartens Arbejdsmiljøråd sætter fokus på sundhed og herunder kostvaner blandt søfolk bl.a. ved at udgive en maritim kogebog. Men det handler især om de unge og give dem nogle gode kostvaner, så de ikke ryger i samme fælde som mange af os andre”.

### Skal have en chance

Joh, jeg synes det er i orden, at ens Body Mass Index ikke må være for højt, hvis man er sømand, men jeg synes også, at rederilægerne og andre bør stikke en finger i jorden, når det handler om personer, som har sejlet i mange år.

“Man kan anstændigvis ikke fratage dem deres arbejde, uden at give dem en chance for at tabe sig”, mener Jens Christian, der har en smule problemer med den ene hofte. Lidt slidgigt – måske-måske ikke – et resultat af, at han i årevis slæbte rundt med “en slagterigris for meget på kroppen”.

## “Man har jo kun sig selv at takke ...”



Jens Christian har vendt ryggen til den fede mad, og det har betydet en langt højere livskvalitet og mere energi.

A year later he had not lost weight but his blood pressure was then too high. And that led to his decision to lose weight.

Two relatives had just had strokes so the alarm bells started ringing for Jens too. So in January this year, he went to see the weight loss consultants in Esbjerg. He follows the dietary advice they give him and at sea he always takes their menus with him.

“Frequent meals, masses of vegetable but meat, poultry, fish and practically everything else is on the menu but with all the visible and invisible fat removed.” Jens Christian does not feel deprived, quite the contrary.

The food is good and tasty as the others have also discovered. “I think it is a good thing that the Danish Maritime Occupational Health Service is now focusing on the health and eating habits of seamen, amongst other things by issuing a maritime cookbook. Because when it is just you, it is very difficult to lose weight.

But it is especially about the young and getting them into good eating habits so they don't fall into the same trap as so many of us others.”



## A good course

It was an excellent course with a good balance between practical experience and theory. "I feel I am well equipped to cope with my first trainees." Marianne Købke is unreserved in her praise for the first course run by the Danish Maritime Occupational Health Service to train up §16 instructors.

This course used to be run solely by the Danish Maritime Authority but a change in the law has enabled other parties to do so. Maritime training schools can now also run §16 courses if of course they have properly trained instructors. Which they now have since eight of the ten delegates came from the training schools.

One of the two others was Marine Købke who is relatively new to the training department at the Danish Shipowners Association. "I received a good deal of practical knowledge on the course about the working environment at sea. It was good". The course was split into two parts.

At the end of the first part, each delegate was given an assignment, to prepare to instruct in a topic taken from the §16 courses and to train the other delegates in it during the second part.

"It was most instructive and good training in presenting the material which is what we shall be doing on the §16 courses," says Marianne Købke.

Knowing what she does now, she is not nervous about recommending the course to others.

# Fik styr på paragrafferne på et rigtig godt kursus

## De første §16 instruktører uddannet af Søfartens Arbejds miljøråd



Marianne Købke, Danmarks Rederiforening. Foto: Tony H. Larsen.

Det var et rigtig godt kursus med en fin balance mellem faktuel viden og pædagogiske principper. "Jeg føler mig godt rustet til at modtage de første kursister". Marianne Købke er uforbeholden i sin ros af det første kursus, hvor Søfartens Arbejds miljøråd har uddannet §16 instruktører. Den opgave har hidtil været løst udelukkende af Søfartsstyrelsen men en lovændring har åbnet

mulighed for at andre også kan løse opgaven, ligesom søfartsskolerne nu må holde §16 kurser, hvis de har uddannede instruktører. Det har de nu, idet 8 af de 10 kursister kom fra søfartsskolerne.

### Find løsningen

En af de to andre var Marianne Købke, der er forholdsvis nyansat medarbejder i Danmarks Rederiforenings kursusafdeling. Hun kommer fra SAS og har opdaget, at der arbejdsmiljømæssigt og sikkerhedsmæssigt er mange lighedspunkter mellem skibsfart og luftfart. Ligheder som hun kan drage fordel af som underviser på Rederiforeningens lederkurser. En stor del af de kurser handler netop om arbejdsmiljø, så det var naturligt for Marianne Købke at blive §16 underviser. "Jeg fik en god del faktuel viden om arbejdsmiljø til søs på kurset. Det var godt. Men det var også godt, at undervisningen var procesorienteret, som jeg kender det fra SAS.

Kort fortalt betyder det, at vi selv skal finde frem til løsningerne på baggrund af den viden, som underviserne giver. Det fungerede fint, selv om det utvivlsomt var en ny måde at blive undervist på for en del af deltagerne.

Og så var det rigtig godt, at der var god til diskussioner og udveksling af synspunkter."

### Lærerigt

Kurset var delt op i to dele. Ved afslutningen af første del fik hver deltager en opgave, nemlig at forberede undervisningen af et udvalgt emne fra §16 kurserne og gennemføre undervisningen for de øvrige kursister på anden del.

"Det var fantastisk lærerigt og en god træning i at fremlægge stoffet, som vi jo skal på § 16 kurserne", siger Marianne Købke, der på baggrund af sine erfaringer ikke er nervøs for at anbefale kurset til andre.

## Psykisk arbejdsmiljø

### Kursus i Psykisk Arbejds miljø den 20. – 21. januar 2004

Langt de fleste af os har et godt psykisk arbejdsmiljø. Vi trives med vore arbejds kolleger og stimuleres positivt af vort arbejde. Fra tid til anden har vi imidlertid brug for at "justere lidt på hinanden" eller få talt ud om personlige ting fra hverdagen. For nogen mennesker er det en svær opgave, som de helst undgår. De har svært ved at håndtere emner "der går tæt på". Det er med udgangspunkt i denne problemstilling,

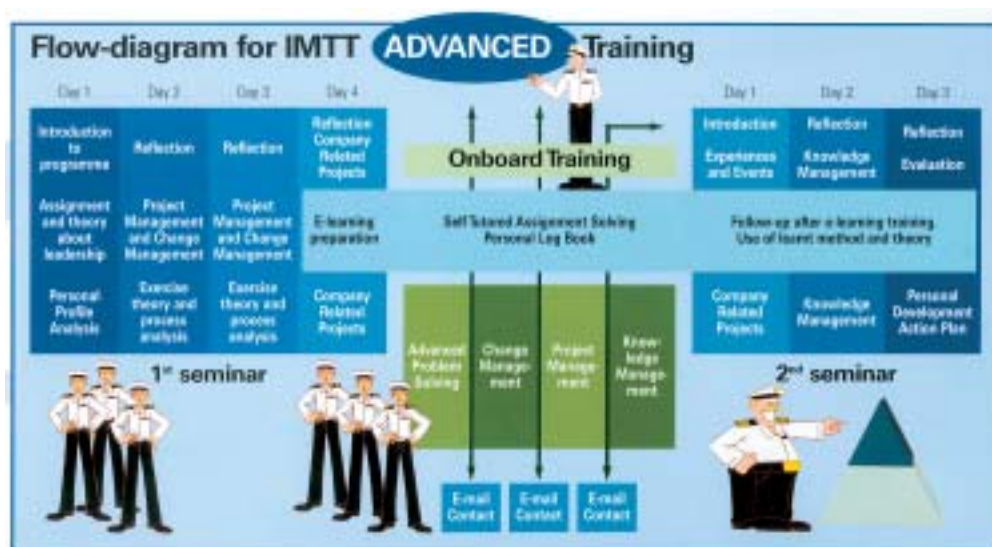
at Søfartens Arbejds miljøråd nu arrangerer det femte grundkursus i psykisk arbejdsmiljø. Målet med kurset er at give deltagerne en indføring i begrebet psykisk arbejdsmiljø, og at introducere forskellige former for konflikthåndterings- og kommunikationsværktøjer. Gennem brugen af disse værktøjer, rustes deltagerne til bedre at kunne forstå og takle arbejdsmiljøpåvirkninger af psykisk karakter. Såvel konkrete

eksempler som de mere teoretiske begreber vil blive gennemgået.

Kurset henvender sig til alle med interesse for psykisk arbejdsmiljø til søs.

**Kursussted er:**  
Kursuscenter Knudshoved  
Kursuspris: kr. 1.950,-  
excl. moms.

Tilmelding til Søfartens Arbejds miljøråd senest fredag 9. januar 2004



# Vil skabe bedre ledere ved hjælp af pc'eren

## Søfartens Arbejdsmiljøråd og Green-Jakobsen A/S samarbejder om udvikling af lederkursus

**H**vor ofte har dit rederi Hansat nye medarbejdere udelukkende på grund af deres faglige kvalifikationer, men afskediget dem igen fordi de mangler sociale og personlige kompetencer?

**Hvor ofte har værdifulde medarbejdere forladt dit rederi på grund af dårligt lederskab?**

Disse to provokerende spørgsmål stiller det maritime managementfirma Green-Jakobsen A/S i sit præsenteringsmateriale af et nyt kursuskoncept om lederudvikling. Et koncept der i første omgang tilbydes filippinske officerer, idet konceptet er udviklet med økonomisk støtte fra IMTT (International Maritime Trust Fund), hvis formål er at understøtte uddannelsen af filippinske søfolk på Filippinerne.

Også Søfartens Arbejdsmiljøråd har aktivt været med i projektet, idet Rådet medfinansierer en række filmoptagelser, der dels anvendes i kurset, og dels er samlet på en DVD. En DVD som Rådet nu vil udsende til alle medlemmer for at skabe

opmærksomhed om psykisk arbejdsmiljø, konfliktløsning og daglig kommunikation.

Filmklippene viser forskellige dagligdags situationer fra hverdagen på et skib, hvor kommunikationen bl.a. munder ud i en konflikt med "vinder og taber". Efterfølgende analyseres situationen, hvorefter et nyt filmklip viser, hvordan samtalen burde og kunne være forløbet, så samtalen bliver til en dialog og ikke en konfrontation. Altså en illustration af det gode eksempel.

### Enestående

Der ligger et års udviklingsarbejde bag Green-Jakobsens kursuskoncept; "The Progressive Leadership Programme". Konceptet er enestående i den forstand, at det som det første e-learning baserede lederudviklingskursus bygger på deltagerens individuelle færdigheder. Kurset begynder med et tredages seminar på Filippinerne – de første to er netop overstået – og kursisterne fortsætter så foran pc'eren det næste års tid sideløbende med det daglige

arbejde om bord. Filmklippene indgår også i kurset, fordi de levende billeder dels er gode til at illustrere de forskellige teknikker, og dels fordi klippene skaber større variation i undervisningsmateriale.

Undervejs skal der løses en række skriftlige opgaver, der via e-mail sendes til bedømmelse og kommentering hos Green-Jakobsen. Kurset afsluttes med endnu et tredages seminar på Filippinerne.

Deltagerne bedømmes individuelt og skal for at bestå kurset have et karaktergennemsnit på tre eller mere på en karakterskala fra 1 til 5.

Når man har bestået "Basic Leadership" som det første modul kaldes, kan man vælge at fortsætte på det næste modul som kaldes; "Advanced Leadership". Dette modul der er bygget op på samme måde med seminarer og e-learning, men fokuserer indholdsmæssigt i større grad på at styrke kursisternes organisatoriske færdigheder indenfor projekt- og forandringsledelse.



## Management training for Filipinos

**M**anagement training company Green-Jakobsen A/S have designed a new management training programme. The course is initially being offered to Filipino officers since it has been developed with funding from IMTT (International Maritime Trust Fund) whose objective is to support the training of Filipino seaman in the Philippines.

The Danish Maritime Occupational Health Service has also been actively involved in the project since it has co-financed various film recordings. These are partly for use in the course but have also been collected on a DVD. The Service will now be issuing the DVD to all members to boost awareness of the mental working environment, conflict management and day-to-day communications.

The progressive leadership program is unique in that it is the first management training program using e-learning to be based on the individual skills of delegates.

It starts with a three day seminar on the Philippines and delegates then continue at their PC for the next twelve months in conjunction with their daily duties aboard [see illustration]. Their regular written assignments are e-mailed for marking and comment at Green-Jakobsen.

The course concludes with a further three day seminar in the Philippines.

When delegates have passed the first part, they can continue with the second, Advanced Leadership Training.



## Looking into the future

**F**uturologist Anne-Marie Dahl of Consultants NIRAS in Århus lifted the veil on the future at the Danish Maritime Occupational Health Service's 10th Jubilee celebrations with her vision of what the future will bring for the labour market.

She is forecasting an increasingly specialized world revolving around the possibilities of individuals to realize themselves.

Where we work will not depend on the size of our pay cheques. Our loyalty will not be so much to the workplace but rather the projects we are involved with.

Anne-Marie Dahl feels that in future, employees will want to enjoy their work. She is also predicting that our duties will more and more be taken over by increasingly sophisticated computers.

What will be left are our feelings which cannot be taken over by machines.

"We shall have to live off what we cannot make machinery to, such as talking to each other!" she says. "In future the focus will be more on the working environment than it is today.

We shall need to take the time to switch off our mobile phones and stay off-line to de-stress. Stressed employees are in fact inefficient and that affects the bottom line."

# En fremtidshistorie

## Fremtidsskaber Anne-Marie Dahl giver sit bud på, hvad fremtiden vil bringe

**K**an du huske den gang, da vi sagde nej til mobiltelefonen. Da internettet kun var for nørder og e-mailen en by i Rusland, som helt bestemt ville dele danskerne i et A-hold og et B-hold og i hvert fald marginalisere de ældre. Det er faktisk kun en weekend og et øjeblik siden, men holdningerne til disse ting har ændret sig radikalt siden.

Fremtidsskaber Anne-Marie Dahl fra NIRAS Konsulenterne A/S i Århus brugte eksemplerne, da hun på Arbejdsmiljørådets "10 års fødselsdagsfest" gav et bud på, hvad fremtiden vil bringe på arbejdsmarkedet. Hendes bud er, at vi i øjeblikket bevæger os ud af informationsamfundet og ind i følelsessamfundet, der vil byde på helt nye udfordringer, som vi i dag kun har en hovedrysten til overs for. Det bliver storytellers samfund. Dem der kan forbinde produktet med en historie, der taler til følelserne.

### Samtale

Hendes spådom er, at maskinerne vil overtage endnu mere af vores arbejde. Computerne vil overtage tænkearbejdet og produktionsarbejdet. Tilbage bliver følelserne, som ikke kan overtages af maskinerne. "Vi skal leve af det, vi ikke kan sætte maskinerne til som f.eks. at tale med hinanden!", sagde hun og gav et eksempel fra en dansk industrivirksomhed. Her var det for få år siden ugleset at tale med hinanden i arbejdstiden. Nu har alle været på teambuildingkurser og fungerer i selvstyrende grupper, hvor samtalen er en nødvendighed for at producere.

### Selvrealisering i centrum

Individualiteten vil komme endnu mere i centrum, og det skal være sjovt at gå på



arbejde. Høj løn er ikke nok, og vi kommer til at opleve et mere blafrende arbejdsbegreb, hvor loyaliteten ikke er rettet mod virksomheden men mod produktet, frudser hun.

"Fortidens præstationer får mindre betydning, og derfor bliver en uddannelse ikke længere fundamentet for vores arbejde. Vi vil veksle fra arbejdsplads til arbejdsplads for at skabe oplevelser – ikke mindst for os selv. Mig og min selvrealisering bliver det primære i fremtiden i et samfund, der er endnu mere velstående end i dag."

### Ineffektive medarbejdere

Bagsiden af fremtidsmedaljen er risikoen for, at arbejdslivet bliver det dominerende fællesskab, og det lader familien i stikken. Af Anne-Marie Dahl illustreret med et fotografi af en pc-arbejdende mor, der fra hjemmearbejdspladsen siger til sin lille datter: "Kvalitetstid. Det er når du sover!" Anne-Marie Dahl: - Fremtiden vil i endnu højere grad end i dag sætte fokus på arbejdsmiljø. Der skal gives tid til at slukke mobilen og være off line for at lette stresset. Stressede medarbejdere er nemlig ineffektive medarbejdere, og det går ud over bundlinjen.

*Vi vil selv være i centrum, men så langt som tegneseriestrømmen bag Anne-Marie Dahl antyder, kommer vi næppe, selv om tanken er besnærende.*  
Foto: Tony H. Larsen

### Kolofon til Søsikker

**Søsikker udgives af Søfartens Arbejdsmiljøråd,**  
Amaliegade 33 B,  
DK, 1256 København.  
Tlf. 3311 1833  
Fax 3311 1460  
e-mail: info@seahealth.dk  
www.seahealth.dk

### Ansvarshavende:

Sekretariatschef Morten Vinter  
Redaktør: Peter Finn Larsen  
Tlf. 5782 0203  
e-mail: larsen@lapart.dk

### Tryk: Jannerup offset A/S

*Søfartens Arbejdsmiljøråd er en privat selvejende institution oprettet i december 1993 med en bestyrelse på 12 medlemmer – seks fra rederside og seks fra personaleorganisationerne. Arbejdsmiljørådet er bedriftsundhedstjeneste for den danske handelsflåde med det formål at fremme sikkerhed og sundhed blandt de ansatte på danske handelsskibe samt at forebygge arbejdsmiljøskader, herunder arbejdsulykker, erhvervs sygdomme og nedslidning. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.*