



ISSN 1395-7414

# Sø Sikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## Mooring

**M**assive forces are involved when a vessel is mooring. It is a situation where there are good reasons for thinking carefully and considering all the safety measures. Especially aboard vessels where the construction makes it difficult to see everything. Or aboard vessels where hawsers and cables are not checked regularly. The Danish Maritime Authority registered 273 accidents involving mooring between 1997 and 2005. Eighty of these were on passenger vessels and 193 on freighters.

The Authority also took a closer look at 17 of the accidents to raise awareness of the dangers involved. Three of the 17 accidents ended in death. In eight of the accidents, the reason was hawsers, wires and lines breaking which fits well with an observation from one of the Danish Maritime Authority inspectors, who comments among other things:

“All too often I have seen wires and hawsers bought according to the cheapest offer so they don't match the original design of the mooring system, so when the shipowner replaces gear, the breaking strengths and dimensions, etc., no longer match.”

He proposes that there should be fixed deadlines for replacing hawsers and wires so that it is not left to the individual mate to

*Continues on page 2*

## Fortøjning er en farlig opgave

### 273 ulykker med flere dødsfald til følge i årene 1997 til 2005



*Sprængte trosser, wirer og liner var årsag til 8 af 17 ulykker, som Søfartsstyrelsen har set nærmere på. Foto: Arkivfoto, der ikke har nogen forbindelse til de beskrevne ulykker.*

**D**er er store kræfter på spil, når et skib lægger til kaj, så der er god grund til at tænke sig om og tage alle sikkerhedsforanstaltninger. Ikke mindst på skibe, hvis konstruktion gør oversigtsforholdene vanskelige. Eller på skibe hvor trosser og wirer ikke efterses regelmæssigt, eller ikke passer til skibets design.

Søfartsstyrelsen har i årene 1997 til 2005 registreret 273 ulykker ved fortøjning. 80 af dem på passagerskibe og 193 på lastskibe.

Styrelsen har set nærmere på 17 af ulykkerne for at

skabe opmærksomhed om farligheden af opgaven. Tre af de 17 ulykker havde dødelig udgang.

#### Sprængte wirer

Ved 8 af ulykkerne var sprængte wirer, trosser eller liner årsag, og det harmonerer fint med en

iagttagelse fra en af Søfartsstyrelsens inspektører, som bl.a. fortæller: “Jeg synes at have set alt for ofte, at der købes trosser og wirer efter billigste tilbud og ikke efter det oprindelige design af for-

tøjningsarrangementet, hvorfor brudstyrker, dimensioner m.v. ikke længere passer, når rederierne skifter grejet ud.”

Han foreslår, at der bliver fastsat faste terminer for udskiftning af trosser og wirer, så det ikke er overladt til den enkelte styrmand alene at træffe beslutning om at anskaffe nyt – og dyrt – grej.

#### Uddannelse og planlægning

Samme skibsinspektør anbefaler en styrket uddannelse af mandskabet i at håndtere og planlægge fortøjningsopgaven, fordi et forceret arbejdstempo i sig selv udgør en risiko.

En anden skibsinspektør peger på, at det skal være de personer, som udfører fortøjningsopgaven, der skriver APV'en og udarbejder risikovurderingen, så det bliver dem, der udsættes for risikoen, som foreslår løsningerne til at reducere risikoen ved arbejdet.

#### Intet unormalt

Søfartsstyrelsen kommer i sin undersøgelse ikke med anbefalinger til, hvordan

*Fortsætter på side 2*

**“Faste terminer for udskiftning af trosser og wirer ...”**



# Nye boller på suppen

**S**øSikker har fået ny ansvarshavende redaktør. Fra 1. marts har Connie. S. Gehrt overtaget stafetten – og ansvaret for dagligdagen i Søfartens Arbejdsmiljøråd. Det vil imidlertid ikke ændre missionen: At skabe mest mulig sikkerhed og sundhed i den danske handelsflåde.

## Rådets indsats vil fortsat hvile på de samme fire ben:

1. bekæmpe ulykker
2. forbedre det fysiske arbejdsmiljø
3. skabe mere trivsel om bord
4. ændre livsstilen i mere sund retning

Der er således intet nyt under solen. Og dog! Lægen erstattes af en jurist, oldingen af en yngling og manden af en kvinde. Helt i tidens ånd. Det signal skal ikke undervurderes. Vi har gjort det godt, når det gælder det traditionelle arbejdsmiljø. De uacceptable arbejdsulykker er ved at forsvinde, og sikkerhedsbevidstheden er vokset. Der er styr på værnemidler og risikovurderinger. Medierne forsøger at piske et asbestspøgelse frem, men der er ikke megen pølse på det skind. Vi har med en bevidst indsats for længst fået styr på de farlige produkter, herunder asbest. Nej der hvor skoen trykker, det er omkring de bløde værdier: Trivsel, omsorg og sundhed. Der har kvinderne for længst taget teten. Nu vil vi se resultaterne – også i søfarten.

Og det er der behov for, hvis vi fremover skal rekruttere og fastholde kvalificeret arbejdskraft, hvor livskvalitet nu står øverst på dagsordenen. Ikke mindst når vi taler danskere, men snart vil kravet blive universelt: Det er en menneskeret at få et sundt, godt og langt liv. De kommende år vil bringe en yderligere fokus på de mere kvindelige værdier, ikke mindst i den traditionsbundne mandekultur som søfarten fortsat er. Så hvad enten vi kan lide det eller ej: De nye tider er begyndt. Søfartens Arbejdsmiljøråd ser det som en velkommen og spændende udfordring, som skal løses bedst muligt til gavn for dansk søfart.

**Connie S. Gehrt**

**Morten Vinter**

**SøSikker udgives af Søfartens Arbejdsmiljøråd,**  
Amaliegade 33 B,  
DK-1256 København K.  
Tlf. 33 11 18 33  
Fax 33 11 14 60  
e-mail: info@seahealth.dk  
www.seahealth.dk

**Ansvarshavende:**  
Sekretariatschef Connie S. Gehrt  
Redaktør: Peter Finn Larsen  
Tlf. 57 82 02 03  
e-mail: larsen@lapart.dk

**Layout:** www.fingerprint.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 bedrifts-sundhedstjeneste 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.*

*Fortsat fra forsiden*  
ulykkerne kan undgås men konstaterer blot de faktuelle omstændigheder som f.eks., "at ved 15 af de 17 ulykker var arbejdssituationen normal, og arbejdet foregik på sædvanlig vis."

Der er altså generelt ikke noget unormalt på færde, når ulykkerne sker – udover måske manglende opmærksomhed om, at opgaven er i højrisikoområdet, og at grejet ikke var i forsvarlig stand.

En skibsinspektør foreslår således, at der på skibene bør være en liste over trosser med certifikat og alder samt etableres et vedligeholdelsessystem, hvor man kan dokumentere kontrol af trosserne.

**Prisværdigt**  
Seniorkonsulent i Søfartens Arbejdsmiljøråd, Jan Høyer,

finder det prisværdigt, at Søfartsstyrelsen gennemfører temaundersøgelser af nævnte karakter og ser gerne flere af samme slags. – De kan være med til at skabe opmærksomhed om farlige arbejdsituationer og måske få rederierne til at finde nye løsninger på f.eks. fortøjningsopgaven. Flere passagerrederier er allerede gået over til automatisk fortøjning, så der ikke er mennesker i risiko-zonerne ved fortøjning.

Jan Høyer har samtidig bemærket, at fortøjningsulykkerne fortrinsvis sker på de store skibe – 14 ud af 17 ulykker er sket på skibe over 3.000 BT. – Det er det modsatte billede af, hvad vi ellers ser. Nemlig, at der sker flest ulykker på små skibe, men det vidner om, at der er rigtig store kræfter på spil, når de store skibe skal fortøjjes, konstaterer han.

*Continued from page 1*  
make the decision to acquire new, expensive gear.

The same inspector recommends better training for crew in handling and planning mooring procedures because having to work under pressure is in itself a risk.

The inspector points out that the people who carry out the mooring should write the risk assessments so it is the crew who are exposed to danger who should suggest solutions to cut the risk of doing the job.

Jan Høyer, a senior consultant with the Danish Maritime Occupational Health Service thinks it is a good thing that the Danish Maritime Authority conducts this kind of survey and would like to see more.

"They can help draw attention to dangerous working situations and possibly make shipowners find new solutions, such as mooring procedures. Several passenger lines have already switched to automatic mooring so there is no one in the risk zones when mooring."

Jan Høyer has also noticed that mooring accidents mainly happen aboard large vessels. Fourteen out of the 17 accidents were on vessels over 3,000 GT. "That is quite the opposite of what we usually see, which is that most accidents occur aboard small vessels. It just shows that there are major forces involved when big vessels are mooring," he notes.





## Plan your health

**K**aren Asmussen, a process and nutrition consultant, was really surprised the first time she was aboard one of A.P.Møller-Maersk's container vessels and saw the choice of food available to crew every day.

Then she understood better why obesity is such a problem for Danish seaman. "They were catering for the most choosy seaman and it is almost impossible not to put on weight, in any case in the vessels where they serve hot meals twice a day. It takes great discipline to avoid putting on weight," she thinks.

Last year, the Danish Maritime Occupational Health Service launched the Healthy Wave Project. In the first instance, it was an offer to ship management aboard Danish container vessels. Six container vessels, all from A.P.Møller-Maersk, wanted to take part.

The project is aimed at management because it is they who have to take the lead in changing attitudes. If the captain and first officer are convinced, it is easier to get the rest of the crew to join in.

The Healthy Wave Project is an offer to provide assistance and guidance in four areas: Diet, exercise, smoking and social awareness.

Diet and exercise typically attract most interest. Karen Asmussen and her two colleagues, Allan Dehn, a physiotherapist, and Trine Ebdrup, a 'Stop Smoking' instructor, have now visited the six vessels

*Continues on page 4*



1. maskinmester Mads Frahm-Rasmussen bliver testet og får lagt en personlig handlingsplan, der skal forbedre både BMI og kondition.

# Læg en plan for din sundhed

## Projekt Den Sunde Bølge går i infight med kost og motion, rygning og socialt samvær

**D**et er nok lidt for stærkt at skrive, at proces- og ernæringskonsulent Karen Asmussen blev chokeret, da hun første gang var om bord i et af A.P. Møller – Mærsk's containerskibe og så de tilbud om mad, som besætningsmedlemmerne står overfor dagligt.

Stærkt overrasket er nok et bedre udtryk, og et forklarelsens lys bredte sig i hendes ansigt. Nu forstod hun bedre, hvorfor overvægt er et problem blandt danske søfolk. – Der bliver kræset for søfolkene, og det er næsten umuligt ikke at tage på i vægt. I hvert fald ikke i de skibe, hvor der serveres varm mad to gange om dagen. Det kræver stor disciplin at undgå overvægt, mener hun. Overrasket blev hun også under et besøg på Mærsk's skoleskib.

Af 14 danske besætningsmedlemmer var 9 overvægtige. Det var unge mennesker aldersmæssigt fra begyndelsen af 20'erne til begyndelsen af 30'erne, der allerede havde lagt grunden til et liv med for mange kilo om hofterne. Ikke alarmerende, men med udsigten til mange, lækre tilbud i de kommende år, kan det udvikle sig til et tungt problem.

### Den Sunde Bølge

Søfartens Arbejds miljøråd søsatte sidste år projektet Den Sunde Bølge. Det er i første omgang et tilbud til dansk skibsledelse på danske containerskibe. Seks containerskibe – alle fra A.P. Møller – Mærsk – takkede ja til at være med.

Projektet er målrettet ledelsen, fordi det er den, der skal være spydspidsen i en

holdningsændring. Hvis kaptein og overstyrmand er med, er det nemmere at få resten af besætningen med, men der ligger på sigt en stor udfordring i den multikulturelle besætning, hvor der er meget forskellige kulturer og traditioner, når det gælder kost og motion, forudser Karen Asmussen.

Kort fortalt er Den Sunde Bølge et tilbud om hjælp og vejledning på fire områder: Kost, motion, rygning og socialt samvær.

Skibsledelserne har på forhånd tilkendegivet de områder, de er interesseret i, og her er det typisk kost og motion, som vækker interesse.

Efterfølgende har Karen Asmussen og hendes to

*Fortsætter på side 4*



*Continued from page 3* and individual health profiles have been drawn up for every participant.

They measured blood pressure, BMI (body mass index), cholesterol level, fitness rating, weight and much else.

The idea is to repeat the measurements in a year to see whether things have got better or worse and to find explanations for both. The underlying concept is for health profiles to be a motivating factor in improving the figures that represent health risks. For example, weight reduction and reducing high blood pressure or cholesterol levels that are too high.

An individual action plan is worked out with the assistance of the consultant on the basis of the measurements. The plan is to improve the chances of crew taking specific action to improve their levels. "You need to make a plan for your health and follow it," she recommends.

"I recognize that it takes discipline to stick to it. Especially aboard vessels where meals are the high point of the day and there are temptations at every meal time.

So stewards and cooks also play a key part. They are moving away from their traditional role as cooks to nutritionalist/cooks with greater awareness about food preparation and ingredients. It is possible to make healthy, nutritional food without removing the taste and flavour.

*Fortsat fra side 3*  
kollegaer, fysioterapeut Allan Dehn og rygestop-instruktør Trine Ebdrup besøgt de seks skibe, hvor der er udarbejdet en individuel sundhedsprofil på hver deltager. Der er målt blodtryk, body mass index, kolesterolinhold, kondital, vægt og meget andet.

Tanken er så at gentage målingerne om et år for at konstatere, om der er sket frem- eller tilbageskridt og finde forklaringer på begge dele.

Bagtanken er, at sundhedsprofilen skal være motivationsfaktor til at få rettet op på de tal, der viser sundhedsrisici. F.eks. at få nedbragt vægten, reduceret et for højt blodtryk eller et for højt kolesteroltal.

For hver deltager udarbejdes en individuel handlingsplan i samarbejde med konsulenten ud fra målingerne. Planen skal være med til at forbedre chancerne for, at besætningsmedlemmerne også arbejder konkret med at forbedre deres tal.

#### Oplysning

Oplysning, oplysning og oplysning. Det er de tre nøgleord, når det gælder ændring i kostvaner. Både når målgruppen er hovmestrene og de sømænd, der skal spise maden.

– Kun få ved, at et glas saftevand indeholder, hvad der svarer til 10 stk. sukker. Det bliver nemt til 60-70 stk. sukker i løbet af en dag. Det varme, friskbagte morgenbrød med tandsmør dagligt sætter sig også på sidebenene, forklarer Karen Asmussen.

Hun kan blive ved med eksemplerne, men konklusionen er klar:

– Man skal lægge en plan for sin sundhed. Man behøver ikke være asket eller være på diæt, men morgenbrødet med tandsmør og den fuldfede ost kunne f.eks. være en weekendfornøjelse.  
– Skal der være saft i glas-set eller cola i flasken hver gang? Kan det erstattes med et glas vand?

– Kan man nøjes med at besøge buffet'en én gang ved hvert måltid?

– Det er nogle af de spørgsmål, man kan stille sig og lægge sin kurs efter.

– Jeg erkender, det kræver disciplin at holde den. Specielt om bord på et skib, hvor måltiderne er dagens højdepunkter, og der er frit valg på alle måltidets hylder.

– Derfor har hovmestrene også en nøglerolle. De er på vej væk fra den traditionelle rolle som søkok til ernæringskok med stor bevidsthed om tilberedning og råvarer. Det er muligt at tilberede sund og nærende

kost uden at tage smagen fra den.

– Det er mit indtryk, at hovmestrene gerne vil spille med og lære nyt. Flere har efterfølgende mailet efter nye opskrifter, så jeg er ret optimistisk med hensyn til resultatet, siger Karen Asmussen.

#### Sæt tidligt ind

Hun mener samtidig, at rederierne kan medvirke til, at der gribes tidligere end i dag mod overvægt.

– Der bør slås alarm allerede ved et body mass index på 32-33, så der kan sættes ind med vejledning og oplysning tidligt. I dag er det først et problem, når BMI når op på 40 eller derover med risiko for ikke at få en godkendt helbredsattest.

– Det er for sent, fordi så er man langt ude i overvægtsproblemer, og det er meget svært at vende skuden.

– Den røde lampe bør lyse tidligere, siger hun med en opfordring til rederierne om at påtage sig den rolle.

#### BMI – Body Mass Index beregnes sådan:

*Din højde ganget med din højde i meter divideres op i din vægt. Er resultatet over 25, er du på vej mod overvægten.*

# Alle ønsker motion om bord

## Instruktion og vejledning sætter struktur på træningen og skaber lyst til at fortsætte

Ønsket om at gøre en indsats på motionsområdet er udtalt i skibsledelsen på de fire containerskibe, som Den Sunde Bølge hidtil har besøgt af de seks, der er med i projektet.

Problemet er at finde ud af, hvordan man kommer rigtigt i gang, uden skader og dårligere oplevelser, som gør det svært at komme i motionsrummet igen.

– Det er præcis det samme

problem som på land. Behovet for vejledning og instruktion er stort, men når de får det, så går de til opgaven med ildhu, fortæller fysioterapeut Allan Dehn, som er instruktør på



Chief Officer Lars Iversen på Gerd Mærsk bliver testet og ved nu, hvor galt – eller godt – det står til med konditionen.

motionsdelen af projekt Den Sunde Bølge.

– Derfor har vi gjort meget ud af træningsvejledningen og forklaret betydningen af at bygge langsomt op, både når det gælder muskeltræning og kredsløbstræning. Det er en typisk fejl, at man går i gang for hårdt og kun træner få muskelgrupper.

– Jeg oplever stor interesse for at motionere, og spørgelysten er stor. Med korrekt træning stimuleres lysten til at fortsætte, og jeg er overbevist om, at fællesskabet om træningen både giver deltagerne et bedre velbefindende og et bedre socialt samvær, vurderer han.

Deltagerne er forud blevet konditestet, og med Allan Dehns ord er der plads til forbedringer stort set hos alle deltagere. Nu er der sat struktur på træningen, og han tvivler ikke på, at der vil være målbare forbedringer ved testen om et lille års tid. Også blandt de få, som har en lidt negativ tilgang til motionsområdet, men som er blevet hjulpet på vej med en opmuntring om, at lidt er bedre end ingenting.

– For mennesker, som ikke har motioneret i årevis, er det en stor overvindelse at gå ned i et motionsrum med andre og mere veltrænede kollegaer, men de skal vide, at det handler ikke om konkurrence, men om én selv og ens velbefindende, påpeger Allan Dehn.



## Everyone wants exercise

**T**here is a pronounced desire for exercise among ship management aboard the four container vessels the Healthy Wave Project has visited so far out of the six participating in the project. The problem is to find out how people can make a start without causing damage and suffering which make it difficult to go back to the gym again.

“There is a great need for guidance and instruction but when they do get it, they are all enthusiastic,” reports physiotherapist Allan Dehn who instructs in the exercise part of the Healthy Wave Project. “So we have concentrated on the training guidance and explained the significance of building up slowly for both muscle and circulatory training. One typical fault is that people start out too hard and only train a few muscle groups.

I have been seeing great interest in taking exercise and get asked lots of questions. Training correctly makes people want to continue and I’m convinced that being together in the gym gives participants a greater sense of well being and better social contact,” he feels.

Before they start, participants undergo a fitness rating and as Allan Dehne says, there is room for improvement for practically all the participants.

# Vægten skal ned

## Overstyrmand er glad for den personlige vejledning

**H**ver gang overstyrmand Dorthe Karlsen er på udmønstring, hopper vægten i vejret, og blandt andet derfor hoppede hun på Den Sunde Bølge, da projektet søgte deltagere. Sammen med 14 andre besætningsmedlemmer fra

Albert Mærsk meldte hun sig.  
– Vi har i lang tid talt om behovet for at få professionel bistand, især på kostområdet. Derfor var beslutningen ikke så svær, fortæller hun.  
– Professionel bistand er nødvendig. Vi skal præsenteres

for vores helt personlige sundhedsprofil, så vi snart på hvidt kan konstatere, hvor grelt det står til, og hvad konsekvenserne kan blive, hvis vi fortsætter i samme spor, forklarer hun.

*Fortsætter på side 6*



## Weight must come off

**F**irst Officer Dorthe Karlsen and First Engineer Mads Frahm-Rasmussen are two of the crew to sign up for the Healthy Wave Project.

They both think it is essential to get professional help if eating habits aboard are to be changed successfully.

“We need to take a look at our very own personal health profile so we can plainly see how bad things are and what the consequences might be if we keep on the same way,” explains Dorthe Karlsen.

She got top marks for her own profile, except for a single point:

“You need to slim” was the uncomfortable conclusion when the figures for her height and weight had been reduced to a Body Mass Index of the heavier kind!

Mads Frahm-Rasmussen points out that many seamen think they are living healthy lives.

“So it was a rude awakening when we got the tests of our individual tests,” he acknowledges.

Dorthe Karlsen also emphasizes the value of involving the stewards in the Healthy Wave.

“Unfortunately it is often the most health-conscious stewards who sign up for projects like this. It might be better if some of those that are not so aware or are not quite clear how to handle a change in eating habits would sign up,” she says.



Dorthe og Mads er enige. Sundhedsopgaven skal målrettes det enkelte individ, der skal konfronteres med sin sundhedsprofil.

*Fortsat fra side 5*  
Hendes egen sundhedsprofil var helt i top på nær et enkelt punkt:

– Du skal tage dig, lød den ubønhørlige konklusion, da højden og drøjden blev sammenstykket til et Body Mass Index i den tunge ende!

Det var ikke den store overraskelse, men nogle af de unge knægte løftede øjenbrynene i forbavelse, da målingerne antydede overvægt i 7-8 kilos klassen.

Ikke faretruende, men hvis kursen ikke ændres allerede nu, er kølen lagt til en solid bodegamuskel senere i livet.

### Ledelsen skal gå forrest

Dorthe Karlsen mener, skibsledelsen skal gå forrest i felttoget for en bedre sundhed og dermed højere livskvalitet, og at rederiet skal bakke op bag initiativerne.

– I vores rederi har fokus på indkøbspolitikken en høj prioritet. Som sømand er man mange gange bundet af de råvarer, der leveres til skibet, og det kræver derfor en tæt dialog om bord, men også besætning og rederi

imellem, at sikre de rigtige råvarer

– Desværre er det ikke alle, der er lige entusiastiske omkring Den Sunde Bølge, og man kunne ønske, at flere var mere bevidste om vigtigheden af en kostomlægning.

Dorthe Karlsen ser gerne, at projektdeltagerne kommer på udmønstring sammen i projektperioden, så de kan støtte hinanden, men det er næppe realistisk, da

en lang række operationelle faktorer spiller ind.

– Det kan godt føles som et mindre tilbageskridt, at skulle starte ”forfra” alene på et andet skib.

### Motion

Dorthe Karlsen har ikke tid til at motionere, når hun er til søs – troede hun. Eneste tidspunkt er i umiddelbar forlængelse af middagsmåltidet, og det er ikke godt.

Del blot dit måltid op i flere små portioner og skaf dig dermed plads til motionen, lød det enkle råd fra fysioterapeut Allan Dehn.

– Enkelt men virkningsfuldt, konstaterer Dorthe Karlsen og illustrerer endnu en gang nødvendigheden af professionel bistand for at få Den Sunde Bølge til at rulle.

### Relevant projekt

1. mester Mads Frahm-Rasmussen har også meldt sig til projektet, og også han er glad for den individuelle test.

– At blive testet på den måde og få svaret ud på tryk var en brat opvågning, siger han.

– Vi tænker nu langt mere over, hvad vi spiser.

På motionsområdet har han ikke bemærket de store ændringer.

– Vi har et veludstyret gymnasium med de nødvendige redskaber, men et gymnasium til søs lader stadig en del tilbage at ønske i forhold til et fitness-center i land.  
– Mads Frahm-Rasmussen tror, at der i fremtiden bliver større efterspørgsel på projekter som Den Sunde Bølge.

– Fremtidens søfolk er vokset op med mindre traditionelle madvaner, og mange har fået inspiration fra andre kulturer.

**“Vi tænker nu langt mere over, hvad vi spiser ...”**

# Er der noget vigtigere end menneskers sikkerhed og sundhed

## Connie S. Gehrt, 40, ny sekretariatschef i Søfartens Arbejdsmiljøråd

Der er langt fra Boligministeriet til Søfartens Arbejdsmiljøråd, men tager man en omvej over Søfartsstyrelsen mindskes afstanden betydeligt. Det er den vej, den nye sekretariatschef i Søfartens Arbejdsmiljøråd, cand.jur. Connie S. Gehrt har taget, så hun føler sig på det teoretiske plan godt forberedt til sit nye job, som hun tiltrådte 1. marts.

Hun føler sig klar til at udstikke kursen for de næste mange års arbejdsmiljøarbejde i dansk søfart med henblik på at reducere antallet af ulykker og højne sikkerhedskulturen. En indsats som skal være med til at gøre jobbet som sømand endnu mere attraktivt

### “Bred enighed om værdien af sikkerhed og sundhed om bord”

og sikkert, så erhvervet kan bevare en placering i toppen af ranglisten over foretrukne samarbejdspartnere om transport af søvejen.

#### Udfordring

At der er mangler i den nye chefs praktiske ballast om søfart er indlysende, men den udfordring er ikke større, end den kan overvindes.

§ 16 kursus, besøg hos samarbejdspartnere og medsejladser venter forude og vil fortælle, om hun er lige så søstærk som sin forgænger.

Hendes forventning er imidlertid ikke høj søgang. Som det blev konstateret i Rådets årsberetning for 2005, er der i dag bred enighed i søfartserhvervet om værdien af sikkerhed og sundhed om bord.

Hun noterer da også med tilfredshed, at der er konsensus i erhvervet om opgaven, og det er et godt udgangspunkt for at tage yderligere initiativer til gavn for søfolkene.

#### Spændende

– Søfartens Arbejdsmiljøråd har et godt omdømme. Der er opnået betydelige og gode resultater, men der er stadig opgaver at tage fat på som f.eks. sundhed og livsstil uden at andre områder af den grund nedprioriteres.

Fortsætter på side 8



### New manager

Connie S. Gehrt (40) is the new Head of the Danish Maritime Occupational Health Service and has already taken over from Morten Vinter, who formally steps down at the end of April.

Connie S. Gehrt comes from a job as a special consultant at the Danish Maritime Authority and brings to her new job a thorough acquaintance with the Danish maritime sector.

She feels she is ready to set the course for occupational health in the Danish maritime sector for the next many years so as to cut the number of accidents and boost the safety culture. Activities that are intended to make working as a seaman even more attractive and safe so that the sector can retain its position at the top of the ratings for preferred service partners.

“The Danish Maritime Occupational Health Service has a good reputation. Good, important results have been achieved but there are still things which need tackling such as health and lifestyle changes without this meaning that other areas get lower priority,” she says.

“This is one of the more difficult tasks since it is about affecting people’s attitudes but is there anything more important than human health and safety?” she asks as an argument for tackling the job but also as a reason for why it attracted her interest. “I also think it is important to communicate the Service’s results and knowledge to seamen.

Continues on page 8



Connie S. Gehrt er jurist med en fortid i bl.a. Søfartsstyrelsen. Nu er hun nyansat sekretariatschef i Søfartens Arbejdsmiljøråd. Foto: Tony H. Larsen.



*Continued from page 7*

In my view, that is really important when it comes to changing attitudes and this is where I think there will be major challenges in the years ahead."

It is not to be expected that there will be a revolution in the Occupational Health Service's work and consultancy services but there will naturally be some changes.

"Morten had his ways and I have mine. Our backgrounds are so very different so it is natural there will be differences, but I am not intending to make major changes of course," she says.

## We have come a long way

**D**r Morten Vinter steps down at the end of April as General Manager at the Danish Maritime Occupational Health Service after 13 good, exciting, challenging years. As the first person to head up the Service, it has been him who to a great extent has shaped the agenda for improvements in the Danish shipping sector.

He is pleased to note that there have been considerable improvements in the thirteen years. And especially improvements in approaches to occupational health.

"Accident figures have fallen significantly and there is nowadays broad recognition of the value of a good working environment," he says.

Prevention of accidents, safety, health and well-being are now on the industry's agenda.

*Fortsat fra side 7*

– Det er en af de svære opgaver, fordi det handler om at påvirke menneskers holdninger, men er der noget vigtigere end menneskers sikkerhed og sundhed, spørger hun både som argument for at give sig i kast med opgaven, men også som en begrundelse for, hvorfor jobbet tiltrak hendes interesse.

– Jeg synes, det er spændende at stå i spidsen for en organisation, der har ansvaret for, hvordan udviklingen er på dette vigtige område. Og så stadig være i søfartsmiljøet, som jeg i årene i Søfartsstyrelsen har fået stor interesse for.

– Jeg glæder mig til i samarbejde med medarbejdere og bestyrelse at have ansvaret for, hvordan tingene udvikler sig.

## “Jeg lægger ikke op til store kursændringer ...”

**Vigtig opgave**

Connie S. Gehrt har som jurist i Boligministeriet og siden som konsulent i Søfartsstyrelsens politiske og juridisk center bevæget sig på det teoretiske plan.

Nu har hun ansvaret for – i samarbejde med medarbejderne – at finde konkrete løsninger på konkrete problemer.

– Ja, det bliver nyt for mig, men vi er jo ikke på bar bund. Der er allerede opsamlet megen erfaring og viden i Rådet, så jeg glæder mig til at tage fat på den opgave også.

– Jeg ser desuden en vigtig opgave i at få kommunikeret Rådets resultater og viden ud til søfolkene.

– Det er efter min mening utrolig vigtigt, når det gælder om at bearbejde holdninger, og det er her, jeg

forudser en stor opgave i årene fremover.

**Forandringer**

Nogen revolution skal man ikke forvente i Arbejdsmiljørådets opgaveløsning og rådgivning, men der vil selvfølgelig ske ændringer.

– Morten havde sine metoder, og jeg har mine. Vores baggrunde er jo meget forskellige, så det er naturligt, der er forskelle, men jeg lægger ikke op til store kursændringer, siger hun.

**Sønderjyde**

Connie Sveidahl Gehrt, 40 år, er opvokset i Sønderborg og er jurist fra Københavns Universitet.

Fritiden tilbringes sammen med kæresten og samleveren siden gymnasietiden, civilingeniør Christian Bürger. Sammen har de tre børn på henholdsvis 10, 8 og 2 år.

# Vi er kommet et godt stykke vej

## Morten Vinter takker af efter sjove og spændende år i Søfartens Arbejdsmiljøråd

**H**an er ikke træt af jobbet. **H**i det hele taget er han ikke træt, hverken fysisk eller mentalt, men alting har sin tid. Nu er det tid til at sige farvel, og som ved tidligere kursskifter i hans arbejdsliv, er det hans egen beslutning.

Sekretariatschef, speciallæge i arbejdsmedicin Morten Vinter takker af efter 13 spændende og sjove år på broen i Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Der er endnu tid og energi til at begynde på noget nyt, og det er godt for organisationen, at der kommer nye kræfter til, forklarer

Morten Vinter sin beslutning om at sige stop med udgangen af april.

Han når således netop at fylde 63 år, inden han rykker et par etager ned i Amaliegade. Arbejdsmæssigt fortsætter han nemlig som afløser på Rederiforeningens lægekantor, ligesom han beholder et deltidsjob i Arbejdsskadestyrelsen.

**Status**

Helt slut er det altså ikke endnu, men lejligheden byder sig til at gøre en slags status over 13 års indsats for at give danske sømænd et mere sikkert og sundt arbejdsliv.

Det kan gøres meget kort. Med Morten Vinters ord: Vi er kommet et godt stykke vej.

Underforstået – der er stadig opgaver, som ikke er løst, men der er sket rigtig meget, siden Søfartens Arbejdsmiljøråd blev besluttet politisk efter pres fra organisationerne.

Begyndelsen var svær. Mere vanskelig end han havde forestillet sig.

I det konservative søfartsmiljø var ordet arbejdsmiljø et skældsord i midten af 90'erne, hvor erhvervet stadig var domineret af



Det var op ad bakke i de første år, men bevidstheden om værdien af et sundt og sikkert arbejdsmiljø er i dag højere end nogensinde, vurderer Morten Vinter. Foto: Tony H. Larsen.

de holdninger, "rigtige mænd" har.

I dag er holdningen mere nuanceret, selv om Tarzan endnu ikke er gået fra borde alle steder.

– Ulykkestallet er faldet markant, og der er i dag bred forståelse for værdien af et godt arbejdsmiljø.

– Der er ingen tabuer tilbage. Vi kan diskutere alt, og jeg er overbevist om, at Søfartens Arbejdsmiljøråd har en vis andel i det holdningsskift.

– Ikke mindst fordi vi stort set altid har haft – og har – engagerede og interesserede medarbejdere, som tror på sagen.

– Bestyrelsen har altid været resultatsøgende. Jeg mindes ikke politiske diskussioner har spændt ben for forslag om branche-vejledninger eller

andre produktioner om at forbedre arbejdsmiljøet. Ånden i Rådet har jeg oplevet som meget tilfredsstillende og medvirkende til at få ændret holdninger i erhvervet.

– Det er en særlig tilfredsstillende, når jeg tænker på begyndelsen, fastslår Morten Vinter.

#### Den omvendte verden

Forebyggelse af ulykker, sikkerhed, sundhed og trivsel er blevet en del af erhvervets dagsorden. Morten Vinter oplever det næsten som den omvendte verden i forhold til de første år. Her var det lønmodtagerorganisationerne, som pressede på for forbedringer.

– Nu er det ofte rederne, der tager initiativerne, mens organisationerne kan opleves som om, de er tilfredse med, at de basale krav til et godt

fysisk arbejdsmiljø er blevet opfyldt – de fleste steder.

– Vi bokser jo i søfart som i andre af livets forhold med et A og et B hold.

– Et A hold hvor ulykkestallet er reduceret markant, og hvor man er lydhør over for nye ideer.

– Og et B hold hvor der mangler forståelse for og ressourcer til at forbedre det fysiske arbejdsmiljø.

#### Livsstilen

##### – den store dræber

Arbejdsulykker er uacceptable. De kan undgås, mener Morten Vinter. Han tror på en fremtid uden ulykker i takt med indrapporteringen af near miss vokser, og erfaringerne spredes i erhvervet.

Han er også overbevist om, at der kan gøres noget ved sømandens livsstil. Altså ryge-, spise- og motionsvaner.

– Livsstilen er den store dræber i dansk søfart. Vi har overbevisende dokumentation for, at den ta'r livet af flere søfolk end ulykker og dårligt arbejdsmiljø.

– Jeg er sikker på, at sundhed vil fylde meget mere i søfarten i fremtiden.

Morten Vinter forudser nemlig, at det bliver eliten af dansk ungdom, som vil bemande søfartens højteknologiske arbejdspladser i fremtiden.

– Dansk søfart bliver nødt til at satse på toppen af de unge for at klare sig i den internationale konkurrence. Disse unge vil kun arbejde på sunde og gode arbejdspladser, og her ligger en af fremtidens store udfordringer, forudser han.



Industrial accidents are unacceptable. They are avoidable, feels Morten Vinter. So he believes in a future without accidents as experience and near-miss reporting increasingly spread throughout the sector.

He is also convinced that something can be done about seamen's lifestyles. That is, their habits when it comes to smoking, eating and taking exercise. "Lifestyle is the major killer in the Danish maritime sector. We have overwhelming evidence that it kills more seamen than accidents or a poor working environment.

I am certain that health will get higher priority in the shipping sector in future.

I think that in future we shall find the elite of young Danes occupying the high technology jobs in the maritime sector.

The Danish shipping industry needs to attract the best young people to cope with international competition. And they will only work in good healthy workplaces and this will be one of the major challenges of the future," he predicts.

## MSSM i Nyborg den 23. – 24. august

Succesen fra Nyborg Strand i fjor gentages i år med en ny konference om Maritim Sikkerhed, Sundhed og Miljø i Nyborg.

Notér allerede nu dagene den 23. og 24. august. Programmet er under udarbejdelse og nærmere oplysninger kan findes på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk)



## Asbestos report led to unnecessary concern

There were big headlines and lots of press speculation when asbestos was found in some old electric S-trains. The news avalanche rolled on and also hit the crew on the Scandlines Spodsbjerg-Tårs ferry service. It actually turned out that M/S Spodsbjerg, that was built in 1972 and is now used as a stand-by ferry for the service, also had asbestos aboard.

Asbestos had been used in the crew quarters, passenger areas and on the bridge. Even though it was sealed in, the sealing was poor and the work had been poorly done, so it was reasonable to think that the air might be full of the asbestos fibres. Helped by the extensive media reporting, the crew became nervous but the shipowner acted quickly and called a series of meetings attended by Morten Vinter of the Danish Maritime Occupational Health Service. The quick reaction by the owners and a thorough review of the matter and the risks associated with asbestos meant that the affair calmed down.

As one crew member put it: "Taken together with the violent media focus on the problem, it is usually the lack of proper information that generates uncertainty and nervousness".

There are nowadays very few asbestos problems on Danish vessels. There is a minimal risk of crew becoming ill from the quantity of asbestos left, notes Morten Vinter.

It is partly that most of the asbestos has gone and the

# Asbest-omtale førte til unødigt bekymring

## Søfartens Arbejds miljøråd kunne berolige ansatte på Spodsbjerg-Tårs overfarten

Overskrifterne var store og omtalen massiv, da der blev fundet asbest i nogle gamle S-tog. Nyhedslavinen rullede og ramte også medarbejderne på Scandlines Spodsbjerg-Tårs overfart.



– Asbest bør ikke give anledning til bekymring i dansk skibsfart, forsikrer Morten Vinter.

Det viste sig nemlig, at M/S Spodsbjerg bygget i 1972 og i dag brugt som reservefærge på overfarten også havde asbest om bord.

I afteningen, passageroplysningsringen og på broen var der brugt asbest, som godt nok var indkapslet, men indkapslingen var mangelfuld og sjusket udført, så det var en nærliggende tanke, at luften var fuld af asbestfibre.

### Nervøsitet

Det var en meget uvelkommen nyhed for medarbejderne, som vidste, at asbest kan være årsag til lungehindekræft. En viden som de daglig fik opdateret i medierne, og som ikke gjorde nervøsiteten mindre.

Det gjorde ikke sagen bedre, at en medarbejder næsten samtidig fik konstateret lungehindekræft, uden at der er påvist en årsagssammenhæng til hans job på overfarten.

– Det var et meget stort samtaleemne i de dage, og der var god grobund for kabyssladder, husker medarbejderne.

### Handlede hurtigt

Scandlines handlede dog hurtigt. M/S Spodsbjerg blev undersøgt for asbestfibre i luften, mens det lå i havn og med ventilatorerne i gang. Målingen påviste ingen asbestfibre i luften.

Da M/S Spodsbjerg er en ældre færge, der ryster en del i drift, blev der

efterfølgende gennemført målinger under sejlads.

Sideløbende gennemgik sikkerhedsgruppen skibet og konstaterede, at forseglingen af asbest var mangelfuld og udarbejdede en rapport om det med billeddokumentation.

På et møde i sikkerhedsgruppen i begyndelsen af februar deltog informationschef Gert Jacobsen, Scandlines, sammen med overfartsleder Jørgen Damgaard Hansen. Det var en onsdag. Fredag blev der indkaldt til to møder førstkommende mandag, så alle fik mulighed for at deltage.

I mødet deltog også Scandlines daværende direktør Peter Grønlund, driftsinspektør Klaus Nicolaisen

## Asbest i danske skibe

Asbestproblematikken i danske skibe er i dag meget beskeden. Risikoen for at medarbejderne kan blive syge af den mængde asbest, der måtte være tilbage, er minimal. Dels er det meste asbest allerede væk, og der, hvor der er lidt tilbage, er det forseglede. Skulle forseglingen enkelte steder være brudt i perioder, så er det fortsat meget små koncentrationer, der er tale om.

Alle midaldrende mennesker har været udsat for asbest tidligere, da det har været så udbredt i samfundet. Ingen kan derfor helt slå sig fri af risikoen for at udvikle kræft efter en asbestpåvirkning. Men dels er disse kræftformer meget sjældne, og dels skal der typisk store asbestudsættelser til for at blive syge.

Godt 90 % af al lungekræft tilskrives tobak, og det er under 5 %, der har med asbest at gøre.

Asbest var tidligere et alvorligt problem, men i dag er det efter vor opfattelse ikke det, der bør holde en sømand vågen i frivagten.

**Morten Vinter, Søfartens Arbejds miljøråd**

og sekretariatschef Morten Vinter fra Søfartens Arbejdsmiljøråd.

På mødet blev resultatet af den seneste asbestmåling forelagt. Påny viste undersøgelsen, at der ikke var asbestfibre i luften, og Morten Vinter kunne samtidig berolige med, at "man skal udsættes for massiv påvirkning af asbest, før der

er risiko for asbestose eller lungekræft".

**Grundig information**

Der blev virkelig spurgt ind til problemet, så alle aspekter blev belyst. Samtidig fik medarbejderne lovning på, at forseglingen af asbesten bliver udbedret.

Den hurtige reaktion fra rederiets side og den

grundige gennemgang af sagen og de risici, der er forbundet med asbest, betød, at der blev skabt ro om sagen.

Som en medarbejder udtrykker det: "Det er jo som regel mangel på saglig information, der – parret med medieres voldsomme fokusering på problemet – skaber usikkerhed og nervøsitet".



remainder has been sealed in. If the sealing is broken for a while, the concentrations involved are still minute.

All middle aged people have been previously exposed to asbestos since it was widely used everywhere. So none of us is entirely free of the risk of developing cancer as a result of asbestos. But these types of cancer are very rare and people typically need to be exposed to large amounts of asbestos to become ill. More than 90% of all lung cancer is due to tobacco, with less than 5% connected with asbestos.

Asbestos used to be a serious problem but nowadays it is our view that it is not something that needs give a seaman sleepless nights.

# Vi har alle et ansvar for sikkerheden

Af Seniorkonsulent Jan L. Høyer

**T**endensen er klar, antallet af arbejdsulykker om bord i danske skibe er faldende. I 2005 blev der igen rapporteret om et fald i antallet af ulykker sammenlignet med de forrige år. Det er der formentlig mange forklaringer på. Materiellet er blevet bedre, og der er kommet systemer til, som har medvirket til den positive udvikling.

**Fra teknik til adfærd**

I forskerkredse opererer man med tre faser, når antallet af arbejdsulykker skal reduceres.

Første fase er materiellet. Skibene er blevet sikrere, og det materiel og maskiner, vi arbejder med, er blevet bedre. Der er tænkt sikkerhed ind i udviklingen af materiellet.

Anden fase er systemer. Vi har fået nogle ledelsessystemer, som også påvirker ulykkesfrekvensen i positiv retning. ISM-koden er væsentlig i den forbindelse. Desuden har de nationale myndigheder bidraget med lovgivning, som pålægger os at risikovurdere arbejdsopgaverne. De systemer har uden tvivl haft en positiv effekt.

Tredje fase er menneskelig adfærd. Vi skal have gjort

sikkerheden personlig. Vi har alle et ansvar for den daglige sikkerhed på arbejdspladsen. Systemerne og materiellet gør det ikke alene. Vi skal påvirke adfærden om bord i skibene. Sikkerhed skal ind på ryggen af os alle. Hver handling vi foretager os, skal automatisk scannes for risici. Et af midlerne til at få sikkerheden gjort personlig er near miss rapportering.

**Near miss rapportering**

Tanken bag near miss rapportering er god. Dels er der meget læring i de daglige tætpå hændelser, vi oplever om bord – store som små, og dels kan de virke som "øjneåbnere" for os. I visse rederier lykkes det rent faktisk at drive skibene uden arbejdsulykker. I de rederier er near miss rapportering en integreret del af dagligdagen. Man observerer og rapporterer, så andre ikke behøver at gøre de samme fejltagelser.

**NearMiss.dk**

Søfartens Arbejdsmiljøråd er blevet udpeget af de danske rederier til at administrere en fælles near miss database.

Databasen NearMiss.dk har nu været i drift i mere end et halvt år og rummer nu mere end 304 rapporter.

Princippet med databasen er, at de danske rederier tilmelder sig databasen og får tildelt et brugernavn og en adgangskode. Den Designerede Person (DP) i de enkelte rederier kan herefter tilføje near miss rapporter til databasen.

Det er DP'erne, som afgør hvilke rapporter, der skal lægges ind i databasen. Det er en erfaringsdatabase, som rederierne kan bruge i deres daglige

bestræbelser på at højne sikkerheden.

Når en DP lægger en rapport ind i databasen behandles den af Søfartens Arbejdsmiljøråd, som kategoriserer rapporten i forhold til nogle foruddefinerede kategorier for at sikre, at alle rapporter kategoriseres ensartet.

Når rapporten er anonymiseret og kategoriseret kvitteres med en e-mail med et link til et antal tilsvarende

*Fortsætter på bagsiden*

**“Der er tænkt sikkerhed ind i udviklingen af materiellet”**



## Everyone is responsible for safety

**T**he number of industrial accidents on board Danish vessels is falling. Again in 2005, numbers of accidents fell compared to previous years. There are probably many explanations for this. Equipment is much better and systems have been introduced which help towards the positive trend.

We now need to change human behaviour and make safety a personal matter to prevent even more accidents. We are all actually responsible for day-to-day safety in the workplace. We all need to be constantly conscious of safety. One of the ways of making safety a personal matter is near miss reporting. We can learn a lot from the near miss events, large and small, that we see aboard and they can act as 'eye-openers' for us. Some shipowners have been successful

*Continues on page 12*

April 2007



Continued from page 11 in actually operating their vessels without industrial accidents. These companies have made near miss reporting an integral part of daily operations. Crew observe and report so that other people do not need to make the same mistakes.

The Danish Maritime Occupational Health Service has been tasked by Danish shipowners to administer a joint near miss database where member companies can file near-miss reports. In certain circumstances, reports can be sent out anonymously so that other people in the same company or other companies can read about near miss events and learn from them.

At the moment, the database is being run as a pilot project up until 1st July 2007. Until then, companies can file reports at NearMiss.dk and benefit from the experience of others.

At the end of the pilot phase, the project will be assessed but one weakness has already become apparent. Most of the reports are about technical faults even though we know that human error underlies eight out of ten near misses.

So we need to have introduced a culture in which it is both a legally required and natural thing to report one's own mistakes.



Sikkerheden er et fælles ansvar, og derfor er det vigtigt, at vi lærer af hinandens fejl – og ikke forsøger at skjule dem.  
Arkivfoto: Tonna Holm.

**Fortsat fra side 11**  
rapporter. Den Designerede Person kan herefter se rapporterne igennem, for at se hvad andre redere har gjort i forhold til en lignende hændelse. Den Designerede Person har nu mulighed for at lære af andres erfaringer og formidle denne læring ud til rederiets skibe.

**Pilotprojekt**  
Indtil videre køres databasen som et pilotprojekt frem til 1. juli 2007. I den periode kan rederierne rapportere til NearMiss.dk og trække på andres erfaringer.

Når pilotfasen udløber skal vi evaluere projektet for at finde styrker og svagheder i systemet. Svaghederne skal analyseres og vendes til styrker, hvorefter ordningen kan gøres permanent.

En af de mest iøjnefaldende svagheder ved systemet på nuværende tidspunkt er, at hovedparten af rapporterne handler om tekniske fejl.

Vi ser meget få rapporter, hvor årsagen angives som menneskelig fejl.

Ca. 80 % af rapporterne er baseret på tekniske fejl, mens kun 20 % er baseret på menneskelige fejl. Undersøgelser viser, at forholdet reelt er omvendt.

Vi skal naturligvis overveje, hvordan vi får fat i de menneskelige fejl, der af indlysende årsager også er meget læring i. Vi skal have indarbejdet en kultur, hvor det er legalt og naturligt at rapportere egne fejl.

**Fælles ansvar**  
Søfartens Arbejdsmiljøråds holdning er klar. Sikkerheden er ikke rederiets eller sikkerhedsorganisationens ansvar alene. Vi har alle ansvar for sikkerheden, uanset om vi taler egen, andres eller skibets sikkerhed.

Vi er nået langt, men der er stadig lang vej til målet. Med NearMiss.dk håber vi at nå endnu et skridt i den rigtige retning.

## Nye sider til kagebogen

Der er nu kommet et tillæg med 30 nye indstiksblade til kagebogen Food at Sea.

Tillægget udsendes gratis til alle danske skibe, der tidligere har fået kagebogen.

Andre interesserede kan rekvirere indstiksbladene hos Weillbach (telefon: 3334 3560) for 100 kr. + moms.