



ISSN 1395-7414

# SøSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## Safety culture and accidents

There is a clear connection between the safety culture at a workplace and the numbers of accidents. The greater the safety culture, the fewer accidents, concluded senior researcher Henning Boje Andersen, Risø Research Center/DTU, in a report to the MSSM Conference.

Put somewhat simply, Henning Boje Andersen's research is in workplace safety. His research has enabled him to develop methods for measuring the safety culture at a workplace. And it has brought him to the conclusion above which presupposes that everybody on site is willing to learn from the mistakes they themselves – and their colleagues – make and that they support the near miss reporting system.

And for them to do so, requires a reporting system that has the backing of management, that the person making a report gets feedback and that reports lead to improvements in safety so as to prevent accidents. The system must be penalty-free and confidential so that personnel are willing to use it, he pointed out.

## Der er sammenhæng mellem sikkerhedskultur og ulykker

### En god sikkerhedskultur skaber et godt arbejdsmiljø



En god sikkerhedskultur skaber et godt arbejdsmiljø og et godt samarbejde, og hermed er grundlaget for færre ulykker skabt. Arkivfoto.

Der er en klar sammenhæng mellem den sikkerhedskultur, der er på en arbejdsplads, og antallet af ulykker. Jo højere sikkerhedskultur des færre ulykker, konkluderede seniorforsker Henning Boje Andersen, Forskningscenter Risø/DTU, i et indlæg på MSSM-konferencen.

Henning Boje Andersen forsker lidt populært udtrykt i sikkerhed på arbejdspladsen,

og gennem den forskning har han udviklet metoder til at måle sikkerhedskulturen på en arbejdsplads. Det har bragt ham frem til ovenstående konklusion, som bygger på den forudsætning, at alle på arbejdspladsen er villige til at lære af de fejl, som de selv og kollegaer begår, og at de er engageret i opgaven med at rapportere near miss.

Og skal de være det, kræver det et rapporteringssystem,

der har opbakning fra ledelsen, at der gives feedback til den, der indberetter, og at indberetningerne fører til forbedringer af sikkerheden, så ulykker bliver forebygget.

Systemet skal tillige være straffrit og fortroligt, så medarbejderne er villige til at bruge det, påpegede han.

Find præsentationen på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk)

Leder:

# Endnu en succes i hus ...

Årets MSSM-konference begyndte med en rigtig god nyhed. Besætningen på Danica White blev frigivet af de somaliske pirater efter 83 dage som gidsler. Det var en god nyhed for besætningen, deres pårørende og hele erhvervet. Der har været en overvældende interesse for sagen, ikke mindst fra pressens side. Der er derfor allerede sagt og skrevet meget. Søfartens Arbejdsmiljøråd varetager krisehjælpen til besætningen og de pårørende. Krisehjælpen ydes af et hold kompetente psykologer, og vi har forsøgt at skabe mest mulig ro om det forløb. Sagen er derfor ikke kommenteret yderligere i dette nummer af Søsikker. Vi vil senere komme ind på emnet krisehjælp i Søsikker.

Rygelov, kemikalier, sundhedsfremme, god ledelse, fatigue og meget mere var på dagsordenen for MSSM 2007. Den store maritime konference om sikkerhed, sundhed og miljø samlede igen i år flere end 250 fra Det Blå Danmark. Lige fra de sejlede, rederikontorerne, forskningen, undervisningen, industrien, konsulentbranchen osv. – og der blev talt og diskuteret ikke mindst i pauserne og under den sociale del af konferencen. Konferencen levede til fulde op til sit formål, og der blev lært nyt, givet inspiration, reflekteret, diskuteret, genopfrisket minder og knyttet nye bånd. Det var dejligt at se og opleve. Fornemmelsen efter konferencen er, at den virkelig flytter noget på arbejdsmiljøet. Der er mange, som er gået hjem i eget hus og har sat gang i noget med inspiration fra konferencen – det kan vi bl.a. mærke på kemikalieområdet, hvor man i flere rederier er ved at give det et ryk fremad.

Der var også mange på Søfartens Arbejdsmiljøråds udstillingsstand, hvor der blev cyklet, målt, vejlet, talt kost, motion og ikke mindst rygning. Den nye rygelov, der trådte i kraft 15. august 2007, har sat rygning på dagsordenen. Hovedindtrykket er dog, at problemerne i det store og hele har kunnet løses både i forhold til selve rygepolitikken og de fysiske rammer på skibene.

Connie S. Gehrt

**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 handelskibe samt at forebygge arbejdsmiljøskader, herunder arbejdsulykker, erhvervs-sygdomme og nedslidning. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.*

## Lær programmet og få styr på kemien

Søfartens Arbejdsmiljøråd tilbyder temadage og skibsbesøg om det opdaterede PC-program "Sikkerhed og sundhed til Søs version 1.2", så I som brugere kan sætte jer ind i brugen af programmet, inden det installeres om bord.

Programmet er allerede præsenteret på en række officersmøder i flere rederier, ligesom der i oktober har været åbne møder om programmet.

Ligeledes er der planlagt en række møder om bord på skibe og rederier i oktober og november.

19. og 20. november er der påny to åbne kurser den 19. november på SIMAC i Svendborg og den 20. november i Søfartens Arbejdsmiljøråds mødelokale, hvor John Hansen og Anne Ries fra Søfartens Arbejdsmiljøråd vil præsenterer programmet og demonstrere, hvor brugervenligt det er.

Vil du vide nærmere og eventuelt have besøg i dit rederi eller skib, så kontakt Anne Ries på tlf. 3348 9314.

Use the program to manage chemicals



The Danish Maritime Occupational Health Service offering includes theme days and visits to vessels on the updated "Safety and Health at Sea, version 1.2", PC program to enable you as users to get used to the software before installing it aboard.

The program has already been presented at various officer meetings at several ship-owners and there have also been open meetings on the program in October.

A whole range of meetings has been planned at ship-owners and aboard vessels in October and November. For more details and possibly also to arrange a visit to your company or vessel, please contact Anne Ries on (+45) 3348 9314.

See pp. 8-9 for more details of the program.



Læs mere om programmet på side 8-9.

# Behovet er ikke flere regler, men at vi tænker os om

## Udfordringerne for sikkerhed og sundhed mod 2010

Udfordringen på sikkerheds- og sundhedsområdet de kommende år ligger på det mentale plan. Det gælder både på broen, på dækket og i maskinen. Det handler om at skabe forståelse for den enkeltes ansvar og rolle for et sundt og sikkert skib, og det er den udvikling, som Søfartens Arbejdsmiljøråd skal medvirke til at fremme.

Det er den konklusion, formanden for Søfartens Arbejdsmiljøråd, Finn P. Brodersen, er nået frem til, og som han argumenterede for på MSSM-konferencen i sit indlæg "Søfartens Arbejdsmiljøråds udfordringer mod 2010".

– Hovedbudskabet er, at det er os selv, der driver udviklingen, og det er ikke et spørgsmål om flere regler men om,

at vi tænker os om, konkluderede han og tilføjede:

– Ansvar for sikkerhed og sundhed ligger hos dem, der har ansvaret for driften af skibet og den daglige håndtering. Sikkerhedsafdelingen skal drive udviklingen og lægge strategien.

Finn P. Brodersen slog samtidig til lyd for, at både ledelse og sikkerhed bliver selvstændige discipliner i søfartsuddannelserne.

– Kaptajnens rolle er godt nok at føre lasten sikkert frem, men han er også chef for en stor arbejdsplads. Her tror jeg, vi har en stor udfordring i at gøre det klart, tilføjede han.

### Near miss

Finn P. Brodersen fremhævede betydningen af near miss som et vigtigt element i opgaven med at drive sikkerhedskulturen op ad sikkerhedskulturstigen. Fra det nederste trins ligegyldighed med sikkerhed og sundhed til det øverste trin, hvor sikkerhedslederen er overflødig, fordi tingene bare fungerer.

– For mig er near miss et ledende signal om, hvordan det står til med sikkerhedskulturen på skibet. Near miss medvirker til at få den enkelte sømand til at identificere de risici, der er i arbejdet, og når man har identificeret dem, kan man gøre noget ved dem.

– Indberetning af mange near miss betyder for mig, at organisationen er meget observant på risici, sagde han.

Find præsentationen på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk)



## Awareness – not more rules

The challenge in the health and safety sector in coming years will be at the mental level. This applies on the bridge, on deck and in the engine room. It is all about creating awareness of the responsibility of individuals and the part they play aboard a healthy, safe vessel, and this is a trend that the Danish Maritime Occupational Health Service will be helping to promote.

This is the conclusion reached by Finn P. Brodersen, Chairman of the Danish Maritime Occupational Health Service, which he argued for at the MSSM Conference in his paper on the "Challenges facing the Danish Maritime Occupational Health Service up to 2010". "The core messages are that it is we who are driving developments and that it is not a question of more rules but that we should give things more thought," he concluded.

Finn P. Brodersen emphasized the importance of near miss reporting as an important part of the mission to raise the safety culture profile. From the lowest level of indifference to health and safety to the ultimate level when a safety manager becomes superfluous because things just work. "For me, near miss reporting is a major indicator as to the state of the safety culture aboard. Near miss reporting helps individual seamen identify the risks involved in their work. And when risks have been identified, something can be done about them." "Making lots of near miss reports indicates to me that the organisation is highly risk aware," he said.



Det er omtanke og ikke flere regler, der er brug for, mener formanden for Søfartens Arbejdsmiljøråd.  
Arkivfoto: Bjørn Poulsen – udlånt af Handelsflådens Velfærdsråd.



## Good management makes for a good working environment

People are the most critical factor for ensuring that technology, machinery and businesses work. So management is the most important factor for having a good business. And it does not come all by itself because management is not just administration or observing the regulations. Management is about the ability to balance conflicting factors. Where there is good management, there is a good working environment.

Prof. Steen Hildebrandt, Århus School of Business, started the MSSM Conference 2007 by emphasizing the importance of management for a good business and a good working environment – meaning that regulations cannot create improvements all by themselves.

“Good managers understand people. They can put themselves in other people’s shoes. Good managers attract other people, which is an asset in a future in which more and more companies will be seeing a lack of personnel.

You need to respect the fact that management is something that needs to be learnt and possibly even to identify what good management is,” said Steen Hildebrandt and asked:

“What characterizes a good day aboard a ship?”  
“If you can identify it, you can talk about it and then you are on the way to putting good management in place.”



Ledelse er den afgørende faktor for at opnå en god forretning, og ledelse handler om at få mennesker til at fungere i et godt samspil. Ellers risikerer man, at der bliver truffet forkerte beslutninger. Arkivfoto.

# Ledelse er den vigtigste faktor

## Hvor der er god ledelse, er der et godt arbejdsmiljø, mener professor i ledelse

Mennesker er den mest afgørende faktor for, at teknikker, maskiner og virksomheder fungerer. Derfor er ledelse den vigtigste faktor for at opnå en god forretning. Og det kommer ikke af sig selv, fordi ledelse er ikke administration eller forvaltning af regler. Ledelse handler om at kunne balancere mellem modstridende hensyn. Hvor der er god ledelse, er der et godt arbejdsmiljø.

Professor, Ph. D. Steen Hildebrandt, Handelshøjskolen i Århus, indledte årets MSSM-konference med en understregning af ledelsens betydning for den gode virksomhed og det gode arbejdsmiljø – underforstået at regler alene ikke skaber forbedringerne.

“Vi skal lære at iscenesætte ledelse og forstå, at ledelse går foran alt andet.”

“Gode ledere har forstand på mennesker. De kan sætte sig i andres sted. Gode ledere tiltrækker andre mennesker, og det er et aktiv i en fremtid, hvor flere og flere virksomheder vil opleve, at der ikke er mennesker nok.”

Human Ressource Management handler ifølge professoren om at kunne

tiltrække, fastholde og afvikle medarbejdere.

“Derfor skal man respektere, at ledelse er et fag, man skal lære – og man skal måske endda formulere, hvad god ledelse er,” sagde Steen Hildebrandt og formulerede et åbent spørgsmål:

“Hvad karakteriserer en god dag på skibet?”

“Kan man sætte ord på det, kommer man til at tale om det, og så er man i gang med at iscenesætte god ledelse.”

Steen Hildebrandt skelnede mellem flere former for ledelse: Lederskab, der handler om helheden og forvaltningen af de fælles ressourcer, og selvledelse, hvor man som individ tager mere og mere ansvar – også for sig selv og sit arbejdsmiljø og sin sikkerhed.

“Det handler om lederskab på den ene side og selvledelse på den anden, fordi vi kan godt have gode ledere, men vil medarbejderne ikke drikke af truget, opnår vi ikke resultater, uanset hvor mange regler vi har”, sagde Steen Hildebrandt.

Find præsentationen på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk)

# Menneskelige fejl – det lærer man intet af

**Psykolog har udviklet metode til at dykke ned i begrebet menneskelige fejl**



Var det en menneskelig fejl? Arkivfoto: Benny Poulsen – foto udlånt af Handelsflådens Velfærdsråd.

Psykolog Thomas Koester fra FORCE Technology præsenterede på MSSM-konferencen en metode, man kan bruge til at dykke ned i begrebet menneskelig fejl og derigennem få en større forståelse for, hvorfor fejlen skete – og måske finde en anden forklaring, end at det var en menneskelig fejl. – Fordi hvis man blot kalder det en menneskelig fejl, når der indtræffer noget uventet, så er man ude af stand til at lære af det, forklarede Thomas Koester.

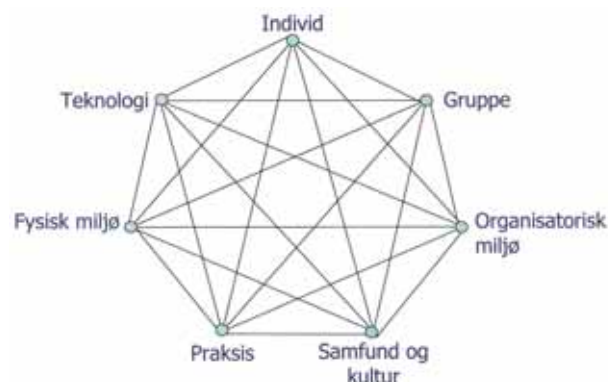
Metoden bygger på et såkaldt socio-teknisk system, der består af de syv faktorer: Individ, teknologi, gruppe, det organisatoriske miljø, samfund og kultur, praksis og fysisk miljø. Samspillet – eller rettere det manglende samspil mellem

to eller flere af de syv faktorer kan forklare årsagen til de uventede hændelser, mener han.

Og når man har forklaringen, kan man sætte ind med træning og uddannelse, forandring af teknologi, procedurer og arbejdets organisering,

rekruttering og udvælgelse. Har man imidlertid ingen forklaring, men blot kalder det en menneskelig fejl, er der stor risiko for at sætte den forkerte intervention i gang – eller helt undlade at gøre noget.

**Find præsentationen på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk)**



Det socio-tekniske system, der kan bruges til at finde forklaringer på det, der anses for at være en menneskelig fejl. Fejlene opstår, når samspillet mellem de syv faktorer svigter.



**Nothing to be learnt from human errors**

Thomas Koester, a psychologist from FORCE Technology, presented a method at the MSSM Conference of looking into the whole concept of human errors and thus gaining a greater understanding of why something has gone wrong and thus possibly finding another explanation apart from human error.

“Because if when something unexpected happens and you call it human error, you cannot learn from it,” explained Thomas Koester.

The method is based on a so-called socio-technical system that consists of seven factors: the individual, technology, group, organizational environment, the community and culture, practice and the physical environment.

The interrelationship, or rather the lack of an interrelationship, between the seven factors can explain the reason for unexpected events, he feels.

And once you have an explanation, you can intervene with training and education, changes in technology, procedures and how work is organized, recruitment and selection. If however you have no other explanation than to just call it due to human error, there is a major risk of making the wrong interventions – or just not doing anything.



## Near miss reporting – for your safety's sake

The near miss database was set up about a year ago. Experience has shown that many ship owners are convinced that awareness of near miss situations helps boost the safety culture aboard – which is what it is all about, said Connie S. Gehrt of the Danish Maritime Occupational Health Service at the MSSM Conference, at which experiences were reviewed.

A near miss provides a good reason for a chat about safety aboard. It quietly simply reinforces awareness of safety and dangerous work processes.

Ship owners that have been good at providing feedback to those submitting near-miss reports have had good experiences. People are clearly more willing to report a near miss if they can see it has been followed up and that their input has been noted.

The attitudes and signals coming from management are most important if the positive trend is to continue with more near-miss reporting.

The Danish Maritime Occupational Health Service will be working to extend the system to those ship owners that are not as yet actively using the system and to develop new user friendly solutions.

The Service will also be strengthening the experience exchange process by regularly using the system to issue Safety Alerts.

# Brug near miss – for di

## Det går langsomt fremad, men der er barrierer, som sk



Der er mange risikable arbejdsprocesser på et skib. Ved hjælp af indberetninger om near miss kan I være med til at gøre dem mindre risikable. Arkivfoto.

Det er ingen helt nem opgave at få søfolk – og for den sags skyld alle andre – til at erkende, at de har været lige ved at begå en fejl, som kunne have fået fatal udgang. Den slags holder vi helst for os selv og håber, at ingen har bemærket.

Efter det første år med near miss-rapportering i Søfartens Arbejdsmiljøråd er det tid til at gøre status.

Der blev i de 12 måneder indberettet 131 near miss – i gennemsnit 11 rapporter om måneden fra de 32

tilsluttede rederier. Og det er fortrinsvis de store rederier, der står bag indberetningerne, fortalte sekretariatschef Connie S. Gehrt og arbejdsmiljøkonsulent Søren Bøge Pedersen, begge fra Søfartens Arbejdsmiljøråd, da de på MSSM-konferencen gennemgik near miss-systemet og nogle af de erfaringer, der er kommet det første år.

– Vi er kommet godt i gang med rapportering af near miss, og der er mange rederier, der har godt styr på det og selv er meget bevidste om, at opmærksomhed på near miss-situationer er med til at styrke sikkerhedskulturen om bord – og det er jo det, det hele handler om.

På den anden side for tæller evalueringen også, at indberetninger af near miss er en god anledning til en snak om sikkerhed om bord, og at det vil føre frem mod færre

## Derfor near miss

*Hvorfor er det interessant at arbejde med near miss. Der skete jo ikke noget, vil nogen måske argumentere. En near miss er imidlertid tegn på en sikkerhedsbrist og dermed en større risiko for ulykker med tab af førlighed og menneskeliv. Desuden koster ulykker både tid og penge.*

*Near miss er med til at åbne vores øjne for de risici, som omgiver os, og som vi kan eliminere, hvis vi analyserer hændelserne og finder årsagerne til dem.*

*Near miss handler også om at dele erfaringer og viden om hændelserne, der kunne have været årsag til en ulykke, så vi kan lære af hinanden og undgå at begå samme fejl.*

# in sikkerheds skyld

## kal overvindes

ulykker. Opmærksomheden om sikkerhed og farlige arbejdsprocesser bliver gan- ske enkelt skærpet.

### Holdninger

Det handler med andre ord om holdninger. Holdninger til sikkerhed og sikker adfærd om bord. Det er vigtigt. For søfolkene handler det om at komme sikkert ud og sikkert hjem til igen til fami- lien.

At få sikkerhed og near miss højt på prioriteringslisten giver bonus på mange måder, men det er vigtigt, at rederiet får meldt klart ud om "no blame" kulturen, og at det også overholdes. Det skal ikke komme sømanden til skade at erkende fejltag- elser og usikre handlinger. Det er vigtigt at huske, at det har større værdi at få fejlmulighederne og de usik- re tilstande frem i lyset, så man kan reagere på dem og finde nogle bedre måder at håndtere dem på.

De rederier, der har været gode til at huske at give til- bagemeldinger til dem, der aktivt har bidraget til at højne sikkerhedskulturen ved at indsen- de near miss, har haft gode erfaringer. Det har været en god anledning til at tale om sikkerhed. Lysten til at indberette near miss stiger helt klart også, hvis man kan se, at der sker en opfølgning, at indsatsen bliver bemærket. Som med så meget andet om bord, er de holdninger og signaler, der kommer fra ledelsen meget vigtige, hvis vi skal fortsætte udviklingen og få flere near miss indberettet.

### Anbefalinger

Søfartens Arbejdsmiljøråd vil arbejde videre med at udbrede

## Idéer om near miss

På MSSM-konferencen kom Connie S. Gehrt og Søren Bøge Pedersen med en række forskellige idéer til at fremme arbejdet med nearmiss. Forslagene var til inspiration og overvejelser for både rederierne og besæt- ningerne om bord:

- Signalér klart at near miss prioriteres – overvej om sikkerhed reelt er 1. eller 2. prioritet.
- Overvej om rederiet reelt har en "no blame kultur".
- Stil krav til skibene om et vist antal near miss.
- Følg op over for skibe, der ikke indberetter og spørg hvorfor.
- Inddrag de menige.
- Støt personer der bidrager til at højne sikkerhedskulturen.
- Sæt near miss på sikkerhedsorganisationens dagsorden.
- Send indberetningerne ud til andre skibe i rederiet og spørg, om det også kunne ske for dem.
- Gennemgå hinandens near miss.
- Gennemgå hinandens arbejdsområder – vær de friske øjne for hinanden.

systemet til de rederier, der ikke er aktive i systemet endnu. Vi vil også prøve at finde nogle bedre tekniske løsninger for de rederier, der allerede har systemer, der kan håndtere near miss, så disse near miss også kan komme ind i Rådets data- base uden at belaste rederi- erne med yderligere "taste" arbejde. Det er nødvendigt, at systemet fungerer godt og enkelt.

### "Indberetninger er en god anledning til en snak om sikkerhed"

Near miss- databasen er en erfarings- database, der bl.a. har til formål, at rederi- er og søfolk kan lære af hin- andens fejltagelser. Et af de nye initiativer i Rådet er der- for at styrke erfaringsudvek- slingen ved at udsende Safety Alerts fra systemet. Det vil ske løbende og være nogle af de near miss, der er indkommet i databasen, som man kan lære noget af.

Alle near miss-indberetninger bliver anonymiseret, så hver- ken sømand, skib eller rederi kan genkendes. Det er vigtigt,

men det vigtigste ved syste- met er altså, at det er med til at fremme en proces, hvor vi kan tale om vores fejl og de risici, der er. Kun ved at kende og erkende farerne kan vi håndtere dem, for- talte Connie S. Gehrt på MSSM-konferencen. Derfor er near miss-systemet et vig- tigt redskab i forebyggelsen af ulykker om bord.

På konferencen kom hun også med en række forslag til inspiration i arbejdet med at fremme near miss i de enkelte rederier. Det handler om at skabe nogle incita- menter til at prioritere sik- kerhed og forebyggelse. Hun anbefalede tillige, at near miss også tages op på officersmøder, i sikkerheds- udvalgene mv. hvor man i øvrigt taler om sikkerhed om bord. Endelig luftede hun en idé om, at udarbejde en best practise for håndtering af near miss. Søfartens Arbejdsmiljøråd vil i hvert fald fortsætte arbejdet med at holde near miss og frem- me af en høj sikkerhedskul- tur på dagsordenen.



All near miss reports are anonymised but the most important thing about the system is that it helps promote a process in which we can talk about our mistakes and associated risks. It is only by being aware of the dangers and by controlling them that we can deal with them, said Connie S. Gehrt.

Accordingly, she recom- mended that near miss reports should be reviewed at officer meetings, by safety committees, etc when safety aboard is already being discussed.

## Near miss ideas

**A**t the MSSM Conference, Connie S. Gehrt and Søren Bøge Pedersen sugges- ted various ideas for how to raise the profile of near miss reporting so that seamen and ship owners regard it as perfectly natural to draw attention to near misses and to report them.

- Give clear signals about the priority given to near miss reports – consider whether safety really does have first or second priority.
- Consider whether the company really does have a "no blame culture".
- Require vessels to make a certain number of near miss reports.
- Follow up on vessels that do not file reports and ask why.
- Involve other ranks.
- Support and help crew to promote a safety culture.
- Put near miss reporting on the agenda of the safety organization.
- Send reports out to other vessels in the company and ask whether it could happen to them.
- Review each other's near misses.



## Easier chemicals processes

The updated, more user-friendly version 1.2 of the "Safety and Health at Sea" makes it even easier to find your way around the chemicals jungle and to keep the track of them aboard vessels, promises occupational health consultant Anne Ries of the Danish Maritime Occupational Health Service.

It is now also fast and easy to work with workplace user instructions and risk assessments associated with individual chemicals in the database, so that users can immediately see what equipment and personal protection is needed when using a chemical.

Anne Ries: "The new version is a really good tool for managing chemicals and gaining an overview of which chemicals should be used for various tasking on individual vessels and individual areas aboard.

It is an advantage for the health and safety of individual seamen but also helps meet legal requirements for written workplace user instructions."

The new version is available from the Danish Maritime Occupational Health Service, which will be sending out the updated version on CD since there are many changes compared to the previous version.

# Nu er det endnu nemmere at finde rundt i kemien

## Opdateret version af programmet "Sikkerhed og Sundhed til Søs" er frigivet

Med en opdateret og mere brugervenlig version 1.2 af PC-programmet "Sikkerhed og Sundhed til Søs", er det blevet endnu nemmere at finde rundt i junglen af kemikalier og holde styr på dem om bord på skibene, lover arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries fra Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Det er nu hurtigt og nemt at udarbejde både arbejdspladsbrugsanvisninger samt arbejdspladsvurderinger i tilknytning til de enkelte kemikalier i databasen, så brugeren straks ser, hvad der skal bruges af tekniske hjælpemidler og personlige værnemidler ved brug af kemikaliet.

Programmet er en yderligere opdatering af den version, som blev udsendt sidste år. De installationsproblemer, der har været, skulle samtidig være løst med den nye version.

### Sikkerhed og sundhed

Anne Ries: – Den nye version er et rigtig godt værktøj til kemikaliestyling og til at skaffe sig et overblik over, hvilke kemikalier der anvendes til de forskellige arbejdsopgaver på det enkelte skib og i de enkelte områder på skibet.

– Det er en fordel både for den enkelte sømands sikkerhed og sundhed, men også for at opfylde lovgivningens krav om



Det opdaterede program gør det nemmere at holde styr på kemikalierne og se, hvad der skal bruges af personlige værnemidler. Arkivfoto.

skriftlige arbejdspladsbrugsanvisninger.

ændringer i forhold til den tidligere version.

### “Endnu nemmere at finde rundt i junglen af kemikalier”

Den nye version kan rekvireres hos Weilbach, der sender den opdaterede version på en CD, da der er tale om en hel del

Fremover vil det blive muligt at opdatere programmet via [www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk). Der åbnes for adgangen, når den nye version er ude og er installeret hos brugerne. Det vil blive oplyst på siden, når opdateringsmuligheden ad denne vej er åben.



## Important to update the chemicals database

**E**ighteen ship-owners have signed up to the Maritime Chemicals Database which is a listing of all the chemicals used aboard the 18 ship-owners' vessels. The database is also the backbone of the "Safety and Health at Sea, v. 1.2" software which is a PC-based chemicals management tool.

So it is important for the database to be kept current so that crew are up to date with developments in the chemicals sector, emphasizes Anne Ries.

"There are products which are given new names, either because they have been further developed or because they are made by a new owner. And there are products which become illegal or are reclassified because of legislation and new knowledge," she explains.

"So it is important for health and safety reasons for seamen that the database is updated.

"We cannot do this without the assistance of the ship-owners, suppliers and manufacturers of products so we would urge everybody to keep us notified of name changes, new substances and chemicals, etc., so we can always keep the database current," says Anne Ries.

As a registered user of the database, you can access the Danish Maritime Occupational Health Service website to submit information on chemicals at [www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)



Det er vigtigt at indberette nye kemikalier – eller nye navne på "gamle" kemikalier, så databasen til stadighed kan være opdateret. Arkivfoto.

# Hjælp os med at holde styr på kemikalierne

## Det er vigtigt at opdatere databasen over kemikalier

**18** rederier er tilsluttet Søfartens Kemikalie Database, der er en fortegnelse over alle de kemikalier, der anvendes om bord på de 18 rederiers skibe. Databasen er samtidig "rygraden" i programmet "Sikkerhed og Sundhed til Søs version 1.2", som er et PC-baseret hjælpeværktøj til at holde styr på kemikalierne om bord på skibene.

Derfor er det uhyre vigtigt, at denne database til stadighed opdateres, så man på skibene holdes ajour med

udviklingen på kemikalieområdet, understreger arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries.

– Der er produkter, som får nyt navn. Enten fordi de videreudvikles, eller fordi producenten skifter ejer. Og der er produkter, som bliver ulovlige eller får ny klassificering på grund af lovgivning og ny viden, forklarer hun.

– Stoffer, som tidligere var lovlige, er måske nu ulovlige. Af hensyn til søfolkenes sikkerhed og sundhed er det derfor vigtigt, at der sker en opdatering.

– Den opgave kan vi ikke

løse uden hjælp fra rederier, leverandører og producenter af stofferne, hvorfor vi opfordrer til, at man orienterer os om navneændringer, nye stoffer og kemikalier m.m., så databasen til stadighed kan være aktuel, opfordrer Anne Ries.

Man kan som tilmeldt bruger og producent bruge Arbejdsmiljørådets hjemmeside til at levere informationer om kemikalier, ligesom der er mulighed for at levere nyheder af arbejdsmiljømæssig karakter – f.eks. erfaringer med kemikalier.

[www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)

**"Stoffer, som tidligere var lovlige, er måske nu ulovlige"**



## Good advice and Quit Smoking courses

Being a smoker has become more difficult. It has almost become so difficult that you need help to find out where to smoke. At some workplaces, both ashore and at sea, smoking has even been banned outside – or if it is allowed somewhere, there are limits to how long you can be there.

Ideas and feelings about these trends are colourful to put it mildly but that is the reality faced by smokers.

For the same reason, many people wish to kick the habit. It is hard because once tobacco has its claws into you, it won't let go. It can be so hard that you may need to prove to yourself that you are a man and not a mouse if you wish to escape its clutches. Smoking has given many a seaman problems with their lungs and breathing.

So there may be good reasons for seeking help if you wish to kick the habit. The Danish Maritime Occupational Health Service is ready to provide help if you wish.

Jesper Rasmussen, an occupational health consultant with the Service has various offerings, including an entirely new brochure with tips and good advice on how to get started.

The "Man or Mouse" brochure could be your passport to a non-smoking life. You can order the brochure direct from Jesper at the Service – or ship-owners can order copies and send them out to their crews. It is available in Danish and English versions.

# Alle kan undvære tobakken én dag

## Søfartens Arbejdsmiljøråd tilbyder gode råd og rygestop-kurser

Det er blevet besværligt at være ryger. Det er næsten blevet så besværligt, at man skal have hjælp til at finde ud af, hvor man må ryge. På nogle arbejdspladser – både til søs og på landjorden - er det endog blevet forbudt at ryge udendørs.

Af samme grund har mange et ønske om at slippe vanen. Det er svært, fordi har Fru Tobak først slået kloen i én, holder hun godt fast. Så godt, at man er nødt til at bevise over for sig selv, at "man er en mand

Derfor kan der være god grund til at søge hjælp, hvis man vil ud af Fruens favn. Søfartens Arbejdsmiljøråd er klar til at levere denne hjælp, hvis du ønsker det.

### Mand eller mus

Arbejdsmiljøkonsulent Jesper Rasmussen i Arbejdsmiljørådet er klar med en række tilbud. Blandt dem en helt ny folder, der giver dig en række råd og tips til, hvordan du kan gå i gang.

"Mand eller mus" hedder folderen, som kan blive indgangen til et røgfrit liv. Den findes i både en dansk og en engelsk udgave.

Rygestop er de småskridts-projekt, hvor den ene røgfri halve time skal afløse den næste, fordi "alle kan undvære tobak én dag". Ikke sandt!

### Personlig rådgivning

Søfartens Arbejdsmiljøråd tilbyder rederierne en rygestopordning, som rederiet kan tilbyde de sejlen-de medarbejdere. Rygestopordningen er tilrettelagt, så der både er tilbud til medarbejdere i langfart og i nærfart.

Sejler du i langfart, sker rådgivningen via nettet eller telefonisk. Den begynder med en afklarende samtale om dine motiver og ønsker til at kvitte tobakken. Den samtale følges op af yderligere tre kontakter med rygestoprådgiveren pr. telefon



Er du Mand eller Mus – en ny pjece fra Søfartens Arbejdsmiljøråd giver gode råd om at kvitte tobakken.

Meningerne om – og holdningerne til – den udvikling er farverige, for nu at skrive det mildt, men det er altså den virkelighed, som møder rygerne.

og ikke en mus", hvis man vil slippe ud af hendes jernhårde favntag, der har givet mere end én robust sømand problemer med luftvejene.



eller mail og det skulle gerne give dig den nødvendige ballast til at kysse Fruen farvel.

Sejler du i nærfart har Rådet et tilbud om rygestop-kurser, hvor der typisk vil være 12-15 deltagere. Kursisterne mødes to gange i forløbet.

*Farvel min ven!*

Pjecen "Mand eller Mus" kan rekvireres hos Jesper Rasmussen på [jbr@seahealth.dk](mailto:jbr@seahealth.dk), her kan du tillige få svar på spørgsmål om ordningen.



## Smoking Act

The Danish Smoking Act which took effect on 15th August this year means that there is basically no smoking indoors aboard Danish vessels, although there are provisions for allowing smoking in rooms where only one person works at a time.

Special smoking rooms/cabins can also be established and in very special circumstances, smoking can be allowed in single cabins aboard. However in practice this has been shown to be extremely difficult to organise.

Compliance with the new regulations is the responsibility of the employer and this means that it is the ship-owners who have to set smoking policies. The Danish Maritime Occupational Health Service is ready to provide guidance on setting up and the location of smoking cabins and in formulating a smoking policy. Try checking out the Danish Working Environment Service smoking policy proposals on their website at [www.at.dk](http://www.at.dk)

The Danish Maritime Occupational Health Service has various 'Quit Smoking' offerings for smokers and ship-owners. If they so wish, companies can provide specific help to their personnel in giving up smoking. Courses are available at cost. All the evidence shows that heavy smokers double their chances of permanently stopping smoking by using nicotine patches. Quit Smoking courses are available in Danish or English.

For more details on stopping smoking, check out the Service website at [www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)

# Rygeloven

Rygeloven, der trådte i kraft 15. august i år, betyder, at man som udgangspunkt ikke må ryge inden-dørs på danske skibe. Man kan dog beslutte, at der må ryges i rum, hvor der kun arbejder én person ad gangen.

Der kan også indrettes særlige rygerum eller rygekabiner, ligesom rygning under helt særlige forhold kan tillades i enkeltmandskamre om bord på skibe. I praksis har det dog vist sig at være overordentligt problematisk. Det er arbejdsgiverens ansvar, at reglerne overholdes.

De nye regler betyder også, at rederierne skal fastsætte en rygepolitik.

Søfartens Arbejdsmiljøråd er klar med vejledning både når det gælder indretning og placering af rygekabiner og med udformning af rygepolitik. Nærmere oplysninger om rygeloven, rygepolitikker m.v., findes på Rådets hjemmeside [www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)

Søfartens Arbejdsmiljøråd vil gerne opbygge en vidensbank om rygepolitikker.

Har I udarbejdet en rygepolitik, må I meget gerne sende den til Rådet. Alle rygepolitikker indgår i vidensbanken i anonymiseret form. Rygepolitikker, samt spørgsmål og ønsker om Rådets bistand kan sendes til [info@seahealth.dk](mailto:info@seahealth.dk)



*Rygeloven administreres lempeligt frem til årsskiftet, men herefter er der kun kaffen tilbage. Arkivfoto.*

### Lempelig kontrol

Både Søfartsstyrelsen og Arbejdstilsynet, som står for kontrollen henholdsvis til søs og på landjorden, vil udelukkende vejlede om loven frem til 1. januar 2008. Herefter vil de kontrollere, om loven overholdes. Dermed er der givet en passende frist til at finde de rigtige løsninger.

### Rygestop-kurser

Søfartens Arbejdsmiljøråd har som nævnt forskellige tilbud til rygerne og rederierne om hjælp til rygestop. Rederierne kan, hvis de ønsker det, tilbyde deres medarbejdere konkret hjælp til rygestop.

Kurserne holdes mod dækning af omkostningerne. Arbejdsgiverens betaling for

rygestopkurser og nikotinpræparater som led i rygeafvænnelse er skattefrit for medarbejderen, forudsat udgifterne afholdes som led i arbejdsgiverens generelle personalepolitik for alle virksomhedens medarbejdere. Endvidere kræves der en tilfaldelse fra lægemiddelstyrelsen. På [www.laegemiddelstyrelsen.dk](http://www.laegemiddelstyrelsen.dk) kan der downloades ansøgningskema

AI erfaring viser, at storrygere fordobler deres chancer for et varigt rygestop ved brug af nikotinstatning. Rygestopkurserne kan holdes både på både dansk og engelsk.

På Rådets hjemmeside er der flere informationer om rygestop – [www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)



## We must learn to listen to each other

At the MSSM Conference, Søren Sørensen, the chairman of the Seamen's Union, said that seamen should have more, real influence on decision-making aboard.

"We are not so stupid that we cannot be educated but we must learn to listen to each other, even though it is easier to give an order", said Søren Sørensen.

The reason for this is the trend in the nature of industrial accidents that the union has been confronted with.

"These days, cases are about stress and lack of well-being. These cases are difficult because it is more difficult to treat a broken mind than a broken leg. As a manager, tackling this requires "heart and a gut feeling" although these are not in the syllabus for training in shipping".

Søren Sørensen also pointed out that the prohibition against alcohol and now smoking had hit many seamen hard.

"It is not because I think people should either drink or smoke aboard a ship but the prohibition also includes time spent off duty. It does not help a sense of well-being if such matters are not considered at council meetings aboard so that seamen can have some influence on them, he urged.

# Vi skal lære at lytte til hinanden

## Sømændenes formand efterlyser reel indflydelse som grundlag for bedre arbejdsmiljø

Søren Sørensen, formand for Sømændenes Forbund og næstformand i Søfartens Arbejdsmiljøråd, slog på MSSM-konferencen til lyd for, at sømændene får mere og reel indflydelse på beslutningerne om bord. "Vi er ikke så dumme, at vi er uden for pædagogisk rækkevidde, men vi skal lære at lytte til hinanden, selv om det er nemmere at udstikke en ordre", sagde Søren Sørensen i sit indlæg med overskriften: Sundhed og trivsel set fra de søfarendes organisation.

### Udviklingen

Baggrunden for hans opfordring er den udvikling, der er sket i arten af de arbejdsmiljø-sager, fagforeningen bliver konfronteret med.

"Vi har til stadighed ca. 70 arbejdsskadesager. Frem til slutningen af 80'erne handlede de om brækkede ben, arme og rygge. Det var konsekvenserne af et hårdt fysisk arbejdsmiljø."

"Dengang arbejdede sømændene 200 timer om måneden. På et skib på 10.000 brt. var de 42 mand. De opholdt sig fire dage i havn og blev betjent af 50 havnearbejdere. Når man kom om bord, blev man mødt af gode, erfarne søfolk, der lærte håndværket fra sig. Der var et godt psykisk arbejdsmiljø."

"I dag handler arbejdsskadesagerne om stress og mangel på trivsel. Det er svære sager, fordi et brækket sind eller en depression er sværere at behandle end et brækket ben. Det kræver "hjerte og en god mavefornemmelse" som leder at tackle de opgaver om bord, men det hører ikke med til pensum på søfartsuddannelserne".

"I dag har vi verdens største skibstyper bemanded med 14 mand, der arbejder 300 timer om måneden. Det er en stor belastning. Ikke mindst fordi der ikke bliver holdt skibsråd om, hvordan opgaverne løses."

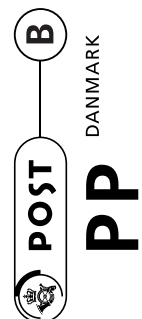
### Alkohol og tobak

Søren Sørensen pegede ligeledes på, at forbudet mod alkohol og nu rygning har "ramt lige ind i hjertekulen på mange søfolk".

"Ikke fordi jeg synes, man skal hverken drikke eller ryge, men om bord på et skib gælder forbudet også i fritiden. Det er ikke positivt for trivslen om bord. Derfor opfordrer han til, at sager om alkohol og rygning diskuteres på et skibsråd, så søfolkene kan få direkte indflydelse på, hvordan sådanne sager håndteres.

### Isolation

Sømandsformanden forudser, at søfolk kommer til at være endnu mere isolerede i forhold til kollegaerne end hidtil, hvis ikke sømændene inddrages meget mere i beslutningerne om bord end i dag. Han peger således på, at de kulturelle forskelle i en multikulturel besætning som en faktor, der kan føre til isolation. "Jeg er spændt på, hvordan vi skal håndtere de arbejdsskader, der bliver følgen af det", sagde han.



Maskinel magasinpost  
ID-nr. 47454

Afsender:  
Iver C. Weilbach  
Toldbodgade 35  
DK-1253 København K

Ændringer vedr. abonnement  
ring venligst 33 34 35 60