



ISSN 1395-7414

SøSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



Focus on rest

The questionnaire survey last year showed that there could be problems in organizing work so that seamen get sufficient time off-duty.

Which is why Seahealth Denmark decided to focus on the area and will be publishing guidance on off-duty time shortly. Seahealth staff will also be taking tours aboard to talk to seamen and look more deeply into the problem.

“It is possible, by focusing on watch rosters and duties and how they are allocated, to try to make it easier for the crew to get sufficient sleep”

Occupational health and safety consultant Bo Jacobsen from Seahealth Denmark is one of the architects behind the coming guidance. It will provide a range of advice and recommendations on planning and organizing work so that the rules on time off-duty can be complied with while making it possible to get sufficient rest.

“It is also a matter of tackling habitual thinking and trying to take a fresh look at duties but also recognizing the importance of sleep for the individual, the safety of the ship and the quality of the work that is done,” thinks Bo Jacobsen.

“It is possible, by focusing on watch rosters and duties

Continues page 4



Søvn og hvile er vigtig, og det kan være en god idé at fokusere på besætningens kunnen og kvalifikationer i stedet for rang og titel. Især når der skal lastes og losses, da det skaber flere muligheder i planlægningen. Arkivfoto.

I kølvandet på spørgeskemaundersøgelsen:

Fokus på hviletid

Søfartens Arbejdsmiljøråd på vej med en vejledning om hviletid

En af de udfordringer, der skinnede klart igennem ved efterårets store spørgeskemaundersøgelse, var udfordringen med at få tilrettelagt arbejdet på en måde, så de søfarende får tilstrækkelig hviletid.

Presset sammen til en enkelt sætning lyder konklusionen på den del af undersøgelsen: Søfarende sover generelt for lidt!

Derfor har Søfartens Arbejdsmiljøråd sat fokus på området og barsler inden længe med en vejledning om hviletid. Rådet vil yderligere

“Presset sammen til en enkelt sætning lyder konklusionen på den del af undersøgelsen: Søfarende sover generelt for lidt!”

ved medsejladser dykke dybere ned i problematikken gennem samtaler med de søfarende.

– Vi ønsker at få et mere detaljeret kendskab til, hvordan man på det enkelte skib og i det enkelte rederi griber opgaven an, så vi kan

viderebringe de gode erfaringer, der måtte være, fortæller arbejdsmiljøkonsulent Bo Jacobsen fra Søfartens Arbejdsmiljøråd.

SLIP VANERNE

Bo Jacobsen er en af arkitekterne bag den kommende vejledning. Heri er opridset en række råd og anbefalinger om planlægning og tilrettelæggelse af arbejdet, så reglerne om hviletid bliver overholdt med mulighed for at få tilstrækkelig hvile.

Fortsættes på side 4

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@0203.dk

Layout www.fingerprint.dk
Tryk Rosendahls Bogtrykkeri A/S

Om Søfartens Arbejdsmiljøråd

Søfartens Arbejdsmiljøråd er en privat selvejende institution oprettet i december 1993 med en bestyrelse på 12 medlemmer – seks fra reder-side og seks fra personale-organisationerne.

Arbejdsmiljørådet er bedriftssundhedstjeneste 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 handelskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.

About Seahealth Denmark

Seahealth Denmark was established in December 1993 and is a private institution with a Board of 12 members – six from ship-owners and six from unions representing employees.

Seahealth Denmark is the occupational health service for the Danish merchant fleet charged with promoting health and safety for crew aboard Danish merchant vessels and with preventing industrial accidents and injuries at work, industrial disease and wear and tear. All Danish registered vessels with a GT over 20 must be signed up with Seahealth Denmark.

Arbejder du sikkert?

Ulykker sker stadig. Men behøver de det? Forskerne fra Center for Maritim Sikkerhed og Sundhed i Esbjerg har fået finansieret et forskningsprojekt fra Arbejdsmiljøforskningsfonden. Det giver en enestående mulighed for at dykke mere ned i ulykkerne til søs og ikke mindst årsagerne og praksis omkring anmeldelser.

Søfartens Arbejdsmiljøråd har gennem "De 8 Sikkerhedsled" peget på, at en væsentlig del af sikkerhedsarbejdet ligger i forståelsen af, at sikkerheden ikke er højere end de mennesker, der arbejder om bord, og deres forståelse af opgaven og prioriteringen af sikkerhed. De mennesker, der er om bord på danske skibe i dag, er mangfoldige i nationalitet, kultur, social baggrund, uddannelse, religion, køn, alder, erfaringer, livsanskuelse, værdier osv.

Alle disse forhold gør, at vi skal gøre os umage med at sikre, at den ramme, der er lagt om arbejdet, de opgaver, der skal udføres, den ledelse, der udøves, osv. er sammenhængende og dermed giver en entydig forståelse for den enkelte af, hvori opgaven består, og hvilken adfærd der ønskes. Det er nogle af alle disse forhold, der skal ses nærmere på. Oplever den enkelte sammenhæng, gode rollemodeller, at arbejdet giver mening og er nødvendigt, har man de nødvendige kompetencer og får støtte og opbakning, anerkendelse, feedback på udførte opgaver og adfærd osv., så er der meget, der tyder på, at den sikre adfærd giver mening og er let at gennemføre.

MEN MEN MEN vi har set flere alvorlige ulykker, som kunne være undgået. Der er problemer med træthed og overholdelse af hviletidsreglerne. Der er besætninger, som ikke bliver ordentligt orienterede om afskedigelser, om salg af skibet, de sejler på, usikkerhed og frustrationer i kølvandet på kontroller, mange arbejdsopgaver, dårlig kommunikation og så videre. Kan vi virkelig ikke gøre det bedre?

Hvis vi vil sikkerhed, er det ikke nok at udlevere hjelme og sikkerhedssko. Vi må arbejde med helheder, forståelse og respekt. Vi må arbejde med mennesker og den menneskelige adfærd. Vi må tage ansvar og arbejde imod "dem" og "os" kulturen, og for fællesskab og forståelse for hinandens vilkår. Men hvordan vil nogen spørge? Min påstand er, at alle kan gøre det. Vi hjælper gerne med at komme i gang!

For hvem har råd til ikke at have styr på sikkerheden?

Connie S. Gehrt, sekretariatschef

Ny mand i Rådet

Bo Kiel Jespersen, 49 år, er ansat som arbejdsmiljøkonsulent i Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Bo Kiel er uddannet skibsfører tilbage i 1984 og har sejlet i henholdsvis J. Lauritzen, Dannebrog og DSB og har derefter arbejdet som stevedoreformand/terminalchef i Fredericia, Esbjerg og København med handling af stort set alle skibs- og godstyper.

De seneste fire år har Bo Kiel haft job som Crew og Security Manager ved Unitankers.

I Søfartens Arbejdsmiljøråd vil Bo Kiel blandt andet beskæftige sig med Near-miss, de 8 sikkerhedsled og undervisning på §16-kurser.



Vil afdække forskelle i ulykkesanmeldelser

To forskere fra Syddansk Universitet skal undersøge sikkerhedskulturen på danske handelsskibe med multikulturel besætning

Vi tror ikke, det endegyldige svar findes. Der er formentlig flere forklaringer på, at der kun anmeldes halvt så mange ulykker blandt filippinske søfarende som blandt danske. Vi håber at finde nogle af forklaringerne, da de kan bruges i det videre forebyggende arbejde med at skabe et sundt og sikkert arbejdsmiljø i dansk skibsfart, siger seniorforsker Fabienne Knudsen, Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed ved Syddansk Universitet.

Hun og kollegaen Sisse Grøn har netop fået en bevilling på 2,7 mio. kr. fra Arbejds miljøforskningsfonden til et tre-årigt forskningsprojekt, der skal forsøge at afdække, hvorfor der er forskelle mellem de registrerede anmeldelser om ulykker, alt efter om man er filippiner, dansker eller noget helt tredje.

Andre undersøgelser har nemlig vist, at antallet af ulykker varierer meget i forhold til de søfarendes nationalitet. Fx kommer danskere om bord på danske skibe ud for næsten dobbelt så mange ulykker som filippinske søfarende på danske skibe.

UNDREN

Fabienne Knudsen fortæller, at denne forskel i filippineres favør er årsag til en del undren i erhvervet.

– Vi tror jo her som på andre områder, at vi er foran asiaterne, men det reelle er, at de filippinske myndigheder på visse områder stiller skrappe krav til de søfarende end de danske.



Et forskningsprojekt skal dykke ned i, hvorfor danske søfarende forholdsvist anmelder flere arbejdsulykker end udenlandske. Arkivfoto.

– En anden forklaring kan være, at filippinerne som regel er udmønstret i perioder på seks måneder, mens danske søfolk kun er ude 6-8 uger. Fra andre undersøgelser ved vi, at der er en overvægt af ulykker kort tid efter skift af besætning.

KULTURELLE FORSKELLE

Den kulturelle forskellighed kan være en tredje svarmulighed på forskellen. Fx at det sociale sikkerhedsnet i Filippinerne ikke er så veludbygget som i Danmark, hvorfor man som familiens forsørger "ofrer" sig mere for familien og ikke registrerer ulykker af frygt for at miste jobbet.

– Omvendt er det min erfaring fra medsejladser, at filippinerne er mere autoritetstro og holder sig til regler og forskrifter, mens danskere har en tendens til at vurdere opgaverne og tage stilling fra sag til sag, om det er nødvendigt at iføre sig personlige værnemidler eller en sikkerhedsline.

– Det er også muligt, at nogle kommer til skade, fordi

de påtager sig vanskelige og svært forudsigelige arbejdsopgaver, ikke fordi de i udgangspunktet er uforsigtige. Der er fx noget, der tyder på, at danskerne er mere kreative og opsøgende i deres opgaveløsning, hvilket kan være nødvendigt, men måske også er blevet en vane.

– Men som sagt så ved vi det ikke. Det er kun antagelser, og vi går til opgaven med åbent sind og håber, vi kan finde mere kvalificerede svar, end vi har i dag.

De to forskere skal i forbindelse med projektet på langfart. Derfor skal hun og kollegaen Sisse Grøn med på langfart, så de undervejs kan interviewe søfolkene og iagttage deres arbejde.

Forskningsprojektet omfatter også en undersøgelse af, hvordan praksis er i forhold til at anmelde ulykker.

– Vi ved, at ikke alle ulykker bliver anmeldt. Det gælder nok inden for mange brancher og nok også inden for søfart, mener Fabienne Knudsen.



Researching into accidents

Two researchers from the University of Southern Denmark are to investigate the safety culture aboard Danish merchant vessels with multicultural crews because the statistics show the Danish seaman report many more accidents than their foreign counterparts. It is not known why this should be so but the two researchers hope that their research project will provide some of the explanation. They then hope to use this in further preventative work by creating a healthy, safe working environment in the Danish shipping industry, say senior researchers Fabienne Knudsen and Sisse Grøn, Center for Maritime Health and Safety at the University of Southern Denmark.

“We don't think that there is a single reason for the difference. There are probably several explanations for why Filipino seamen only report half as many accidents as Danes.

Fabienne Knudsen reports that this difference in favour of the Filipinos has attracted the attention in the shipping industry. It may be due to cultural or social differences, being more conscientious, the length of tours, nervousness about losing a job or something quite different.

“But in fact we do not know the reason for the differences,” she admits.

As part of the project, the two researchers will be taking long haul tours aboard on which they can interview seamen and observe their work.

The research project also includes an investigation of how accidents are actually reported.

“We know that not all accidents get reported. This probably applies to many sectors but it certainly also applies in the shipping sector,” thinks Fabienne Knudsen.



... continued from frontpage

and how they are allocated, to try to make it easier for the crew to get sufficient sleep.

Just thinking about how important sleep is for health shows the value of considering changes in watch systems," recommends Bo Jacobsen.

"It can also be a good idea to focus on the abilities of the crew and their qualifications instead of ranks and titles.

Doing so makes for more flexibility in planning. Why can't an engineer operate a mooring winch? Or mess boys help dock?

For planning to be successful at sea, we need to think further than the "that is how we have always done it" approach and consider the possibilities instead of allowing ourselves be limited by obstacles that we have imposed ourselves," recommends Bo Jacobsen.

Inspiration is available in Seahealth's book, "A Good Working Life at Sea" for those wishing to start discussions on the subject aboard.

"To be successful in changing watch rosters and routines, it is absolutely essential that someone dares to take the lead. You should not reckon on being successful at the first attempt but your system can probably be fine-tuned slightly along the way so it works better," feels Bo Jacobsen.

Sleep and accidents

Sleep and sufficient rest are essential for us to work optimally and to attend to our duties safely and efficiently. Lack of sleep is harmful to health. Sleep is just as important for health as healthy food and exercise. Poor sleep can affect the immune system and can make us more liable to infections, high blood pressure and diabetes.

"We don't know how many accidents are due to lack of sleep. Accidents rarely have



Skal det lykkes at ændre vagtplaner og rutiner, er det nødvendigt, at nogle tør gå forrest uden garanti for, at det bliver en succes første gang, man forsøger. Arkivfoto.

... fortsat fra forsiden

– Det handler blandt andet om at gøre op med vanetænkning og forsøge at se på opgaverne med friske øjne, men også om at erkende søvnens betydning for både den enkeltes helbred, skibets sikkerhed og kvaliteten af det arbejde, man udfører, mener Bo Jacobsen.

– Ved at sætte fokus på vagtplaner, arbejdsopgaver og fordelingen af dem kan man prøve at skabe bedre muligheder for, at besætningen får tilstrækkelig søvn.

Bo Jacobsen erkender, at mange er betænkelige ved at ændre vagtsystemet, da det kan komme på tværs af indgroede rutiner.

Man ved, hvad man har – og de føler jo, det fungerer, lyder bekymringen.

– Misforstået loyalitet med rutiner og lønsystemer kan også være en hindring for at lave systemerne om. At gå over til et andet vagtsystem udfordrer nemlig, "det vi plejer".

– Det er dog besynderligt, at skibene i dansk søfart

i høj grad følger det samme vagtmønster og arbejdstilrettelæggelse, når skibstype, ladning, fartområde, nationalitet, ISM-system og rederi ikke er det samme, påpeger Bo Jacobsen.

GØR OP MED RANG OG TITEL

Hvis man tænker over, hvor stor betydning søvnen har for helbredet, er det værd at overveje ændringer i vagtsystemerne, anbefaler Bo Jacobsen.

– En kritisk gennemgang af vagtsystemet kan vise, at små ændringer i arbejdsfordelingen måske kan forbedre fleres mulighed for tilstrækkelig søvn væsentligt.

– Det kan også være en god idé at fokusere på besætningens kunnen og kvalifikationer i stedet for rang og titel.

– Gør man det, skaber man flere muligheder i planlægningen. Hvorfor kan en mester

fx ikke køre et fortøjnings-spil? Eller en messemand deltage i fortøjningen?

Skal planlægningen gå op, kræver det, at vi til søs tænker videre end, "sådan har vi altid gjort", og anskuer muligheder i stedet for at lade os begrænse af barrierer, vi har sat op for os selv, anbefaler Bo Jacobsen.

INSPIRATION

Hvis man vælger at tage hul på diskussionen ude om bord, kan man i bogen "Det gode arbejdsliv til søs" finde inspiration til, hvordan man kan skabe en god proces om en diskussion om hviletid og arbejdsprocesser om bord.

– Helt afgørende for, om det lykkes at ændre vagtplaner og rutiner, er, at nogle tør gå forrest. Man skal ikke regne med succes i første forsøg, men jeres system kan formentlig rettes lidt hen ad vejen for at blive mere optimalt, mener Bo Jacobsen.

Søvn og ulykker

Søvn og tilstrækkelig hvile er afgørende for, at vi kan fungere optimalt og løse opgaver sikkert og effektivt. Mangel på søvn er skadeligt for helbredet. Det er der ingen tvivl om.

– God søvn er ingen luksus. Søvn er lige så vigtig for helbredet som sund kost og motion. Dårlig søvn kan føre til nedsat immunforsvar, større modtagelighed for infektioner, forhøjet blodtryk og sukkersyge.

”Søvnen er lige så vigtig for helbredet som sund kost og motion”

– Under søvnen udskilles mange vigtige stoffer, som har betydning for vores fysiske helbred. Det ser også ud til, at man får mere lyst til søde og usunde fødevarer, hvis man er træt, fortæller Bo Jacobsen.

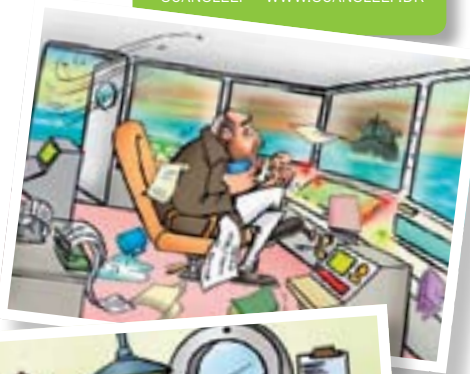
– Vi ved ikke, hvor mange ulykker der skyldes mangel på søvn. Ulykker har sjældent kun én årsag, men det

er meget sandsynligt, at mangel på søvn spiller en rolle i forbindelse med ulykker, fordi det fører til dårlig koncentration og ringere reaktionsevne, så man måske ikke får afværget uheld, påpeger Bo Jacobsen.

Han henviser således til, at Opklaringsenheden vurderer, at en række grundstødninger godt kan hænge sammen med træthed – eller i hvert fald kan man ikke afvise, at træthed har spillet ind.

Et studie af over en million mennesker igennem 6 år viser, at de mennesker, der sover omkring 7 timer, har den laveste dødelighed, og dem der fik mindre end 4,5 timer havde den højeste dødelighed. Studiet viste også, at man kan få for meget søvn – der var en forhøjet dødelighed blandt dem, der fik mere end 9 timers søvn i døgn.

KILDE: OVERLÆGE JAN OVESEN, SCANSLEEP – WWW.SCANSLEEP.DK



Hvem har indflydelse på hviletiden?

Der er flere aktører i spil:

- Rederiets ledelse, som fastlægger de helt overordnede rammer for, hvordan skibet drives, som fx sejlplaner og størrelse af besætning.
- Kunderne, som kan stille krav med konsekvenser for drift og planlægning.
- Ledelsen om bord, som planlægger arbejde og vagter.
- Hviletidsreglerne.
- Administrative opgaver.
- Omfanget af kontroller.

Disse aktører sætter rammerne for den søfarendes muligheder for en god søvn.

Men den enkelte søfarende har også selv nogle muligheder for at fremme den

bedst mulige søvn ved at tilegne sig gode søvnvaner.

Fx bør man ikke tørne ind umiddelbart efter en vagt men først slappe lidt og ”viske tavlen ren”, inden man lægger sig.

Gennemgå og gentag det samme ”ritual”, hver gang du skal til køjs. Gør de ting, der normalt får dig til at slappe af. Der findes forskellige teknikker, som kan hjælpe, hvis det er svært. Fx afslapningsøvelser, vejtrækningsøvelser og lignende. Undgå så vidt muligt at blive forstyrret af lys og lyd – fx en tændt mobiltelefon eller en nålehammer, der kører uden for skottet.

Det er nogle af de råd, som den kommende vejledning anbefaler at følge – både for din og for skibets skyld.



a single reason but it is most probable that lack of sleep plays its part in accidents because it leads to poor concentration and slower reactions which might stop someone preventing an accident,” points out Bo Jacobsen.

So he refers to the fact that the Maritime Authority Investigations Unit thinks that the various groundings could be associated with fatigue or in any case it cannot be ruled out that fatigue has played its part.

Sleep and mortality rate

A study of more than a million people over six years showed that people who sleep around seven hours had the lowest mortality rate while those getting less than 4.5 hours had the highest mortality rate. The study also showed that you can have too much sleep. Mortality was higher for those that slept more than nine hours a day.

Influence on off-duty time

Who influences off-duty time? Several players are involved.

- Company management set the overall framework for how the ship is operated, for example route planning and crew size.
- Customers, whose demands can have consequences for operations and planning.
- Management aboard who plan duties and watches.
- The off-duty time rules.
- Administrative tasks.
- The extent of controls.

These players set the framework for whether seamen get the opportunity for good sleep.

But seaman themselves can also help get the best possible sleep by adopting good sleeping habits.

It is best not to turn in immediately after coming off watch but first to relax a bit and “wipe the board clean” before heading for your bunk.

That is one of the tips in the upcoming guidance.

Udvikling af near miss ved Maersk Supply Service

Af Bo Jacobsen, Seahealth

1492 near miss-rapporter i 2009 fik Maersk Supply Service til at overveje, om værdien af rapporterne ligger i antallet eller i indholdet. Det har ført til, at rederiet har ændret rapporteringen i et forsøg på at øge nytteværdien af dem. Ben Hammond fra Maersk Supply Service drøftede på forhånd den planlagte Safety Observation card-ordning med Seahealth. Rapporterne er inddelt i fire kategorier – positive aktioner, usikre forhold, risikobegivenheder og near misses.

Faktiske near miss tilfælde vil fortsat blive indberettet med en høj grad af detaljer, som i det nuværende system.

Risikobegivenheder og usikre forhold er ofte meget specifikke for det enkelte skib og besætningen om bord. Fra et rederiperspektiv er der derfor ikke meget viden at dele.

I øjeblikket har rederikon-toret pligt til at kommentere disse rapporter, men mange gange er det tvivlsomt, om det giver værdi for skibene, da de generelt har gennemført forebyggende aktioner, ofte før selve rapporten er fremlagt.

HURTIGT OG NEMT OM BORD

Ben Hammond forklarer:

– De fleste risikobegivenheder og usikre forhold kan behandles hurtigt og nemt om bord. Vi ønsker at sætte skibene i stand til at identificere og korrigere sikkerhedsproblemer med et minimum af indblanding fra rederiet. Hvis de har brug for input fra landsiden, kan de anmode om det fra sag til sag. Det sikrer, at indsatsen fokuseres på konkrete handlinger i stedet for papirarbejde på både skib og kontor. Virksomheden kan derefter fokusere på de begivenheder, der er værdifulde set fra et rederiperspektiv, altså near miss hændelser med potentiale til at være meget farlige.



Evolving near miss reporting at Maersk Supply Service

By Bo Jacobsen, Seahealth

The 1492 near miss reports filed in 2009 give rise to the question of whether the value lies in the number of reports or their content. Maersk Supply Service has a new approach. They are rethinking reporting and hope to extract more value from number and content.

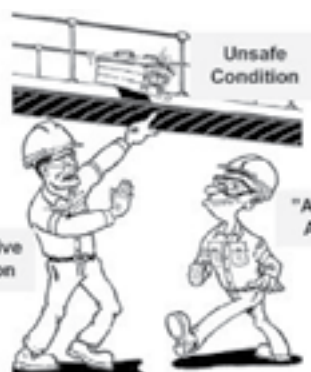
Reports are divided into four categories – positive actions, unsafe conditions, “at risk” actions and near misses. Actual near miss events will continue to be reported with a high degree of detail, as they are in the current system, but “At risk” actions and unsafe conditions are often highly specific to individual vessels and the crew aboard. From a fleet perspective, there is not much knowledge to share. Currently, the office is always required to comment on these reports but in many cases it is doubtful whether this provides value for vessels since they have generally considered and implemented preventative actions, often before the report itself is submitted.

Ben Hammond from Maersk Supply Service discussed the planned Safety Observation Card system with Seahealth. With a health and safety background that began in the Australian mining industry, Ben Hammond has been working for A.P. Moller Maersk since 2008 and with

Maersk Supply Service for approximately one year.

PUTTING THE MAIN CONTROL BACK ONBOARD

As Ben Hammond explains: “The majority of ‘at risk’



actions and unsafe conditions can be dealt with quickly and easily onboard. We want to put the ships in control of identifying and correcting safety issues, with a minimum of interference. In most cases, vessel management will decide when an issue has been properly addressed and close it accordingly. If they require input from shore-side, they can request it through the system on a case-by-case basis. This ensures that efforts are

focused on practical actions rather than paperwork for both vessel and office. The company can then focus on the events that are valuable from a fleet perspective, the near miss events with the potential to be very dangerous.”

One advantage of the new system is that it is easy to use. There is a simple form in which individuals can check boxes to record basic information about an event. This can then be dealt with immediately by the work team and considered later by the vessel safety committee if necessary. Events are categorized and statistics will be available for each vessel individually so they have ownership over what their specific data is indicating and use this to inform the decisions of their own safety organisation onboard.

REMEMBERING THE CONTEXT ADDS VALUE

It is recognized that statistics and categorizing events are of little use if the context of events is not taken into account. In the previous reporting system, people had to describe events whereas now they can work with the safety organisation to describe events in the surroundings in which they have occurred. It can often be difficult for a shipowner to learn from things if descriptions are not detailed

and this means a lot of resources go into reporting.

The question is whether the crew then find themselves dealing with events and implementation alone. To which Ben Hammond replies that "Vessels always have the option of "flagging" an unsafe act or condition report to us at the office if they think that it could be useful for other ships or if they require extra advice or resources to implement an acceptable solution aboard. We are always there to help people onboard."

POSITIVE OUTLOOKS

The increase in the reports being filed shows that crews are becoming more aware of the risks involved with their daily routines. This focus naturally helps boost safety aboard. "It is clear that there are many positive actions and behaviours occurring onboard our vessels everyday. It is important that we start formally recording and monitoring these aspects of our business as well."

Ben Hammond concludes by summarising the reason for changing reporting procedures.

"The whole idea of the system is to encourage proactive observations and interventions, before an incident occurs. We believe that empowering individuals to improve their work environment and supporting this through the vessel and shore-side management teams is the best way to prevent people from being injured at work."

It is not yet possible to conclude if this reporting system will bring more value from numbers or content into safety. The experiences gathered in Maersk Supply Service during system trials were very useful in ensuring the final product is practical and approachable when it is rolled out to the entire fleet in April.

Den respektfulde fyreseddel

Søfartens Arbejdsmiljøråd hjælper med råd og vejledning til at håndtere svære situationer som fx en afskedigelse

En fyreseddel kan sammenlignes med at blive kasseret af ægtefællen eller et uventet dødsfald i den nærmeste familie. Det er en trussel mod ens identitet, fordi vi identificerer os meget med vores job. Der er altså meget på spil følelsesmæssigt.

Men der kan også være meget på spil for arbejdspladsen. Grebet forkert an kan afskedigelser blive grobund for rygter, sladder og uro, som i værste fald kan ødelægge en ellers god arbejdsplads.

"Den gode og ukomplicerede måde at afskedige medarbejdere på findes ikke. Der er dårlige og mindre dårlige måder"

Derfor er det vigtigt, man på forhånd gør sig nogle overvejelser om, hvordan man vil gribe opgaven an, hvis der skal gennemføres nedskæringer i mandskabet.

For nedskæringer er desværre blevet den barske realitet for enkelte rederier i kølvandet på den verdensomspændende finanskrise.

Hvor al tale for ganske få år siden handlede om at tiltrække og fastholde danske søfarende i danske rederier, er kompasset drejet 180 grader. Nu er der afskedigelser på dagsordenen.

FORSTÅELSE

På bare tre dage i januar var psykolog Søren Diederichsen fra Søfartens Arbejdsmiljøråd inviteret til møder i tre rederier for at rådgive og vejlede om, hvordan afskedigelser kan håndteres, og hvad man som ledelse skal være opmærksom på, inden man uddeler fyresedler.

– Den gode og ukomplicerede måde at afskedige medarbejdere på findes ikke. Der er dårlige og mindre dårlige måder. Målet må imidlertid være at nå frem til en respektfuld afskedigelse.

– Det indebærer blandt meget andet forståelse hos lederen, der afskediger, for

de følelser og psykologiske mekanismer, som sættes i spil hos den, der bliver afskediget, og dennes kollegaer, som selvfølgelig også bliver påvirket af situationen, forklarer Søren Diederichsen.

HJÆLPE OG STØTTE

– Det indebærer også, at man som leder gør sig klart, hvordan man vil støtte og hjælpe den fyrede i opsigelsesperioden, og hvad opsigelsesperioden i det hele taget skal bruges til.

Det nye system er nemt at bruge via afkrydsningsfeltet. Det kan derefter straks behandles af arbejdsholdet og senere skibets sikkerhedsudvalg, hvis det er nødvendigt. Begivenhederne bliver kategoriseret, så der kan udarbejdes en statistik for hvert fartøj.

Samtidig får besætningerne ejerskab til informationerne og kan sætte dem ind i konkrete sammenhænge.

Det er ofte svært for skibsejeren at lære af begivenheder, hvis beskrivelserne ikke er meget detaljerede, og skal de være det, skal der anvendes mange ressourcer til at rapportere.

POSITIVE UDSIGTER

– Det er klart, at der udvises positiv adfærd og begås positive handlinger om bord på vores skibe hver dag. Derfor er det vigtigt, at vi også begynder en formel registrering og overvågning af disse aspekter.

– Hele ideen med systemet er at tilskynde til proaktive observationer og tiltag, før en hændelse indtræffer. At bemyndige hver enkelt til at forbedre sit arbejdsmiljø og støtte dette både på skibet og fra rederiet er den bedste måde at forhindre, at folk kommer til skade på arbejdspladsen, konkluderer Ben Hammond.



Respectful way to get the sack

Getting fired is comparable to being thrown over by your husband/wife or the unexpected death of close family. It is a threat to our identity because we identify closely with our work. So emotionally speaking, there is a lot involved.

But there can also be a lot involved for the workplace. Tackled wrongly, letting people go can provide fertile ground for rumours, gossip and uncertainty to grow which in the worst case could ruin an otherwise good workplace.

Fortsættes på side 8

Continues page 8



Continued from page 7

So it is important to have thought about how to tackle the task in advance if crew headcount is to be reduced.

Cut-backs have unfortunately become the tough reality for some shipowners in the wake of the global financial crisis.

“There is no good, uncomplicated way to make redundancies. There are bad and less bad ways. The aim is however to achieve a respectful redundancy,” feels psychologist Søren Diederichsen, who has been invited several times recently to speak at meetings with shipowners precisely on this.

”It is in times of crisis that good managers show up differently from the bad ones”

“Among other things, it requires the manager who is making headcount reductions to show understanding for the feelings and psychological mechanisms arising in the people being made redundant and their workmates, who are naturally also affected by the situation,” explains Søren Diederichsen.

“It also means that as a manager, you must be clear about how you are going to support and help people working out their notice and what in fact this period should be used for.

Clear, unambiguous communication is required in these situations because the people who have not been fired will undoubtedly ask themselves the question – Am I next?

It does not take much to make bad news spread.

It is in times of crisis that good managers show up differently from the bad ones and this is also evident in the way they choose to make people redundant,” thinks Søren Diederichsen.

Seahealth Denmark offers consultancy services to shipowners and development of tools for handling this unpleasant task so that redundancies can be made with respect, and leaving the rest of the organisation still respecting management.

”Det er i krisetider, de gode ledere adskiller sig fra de dårlige, og det viser sig bl.a. på den måde, de vælger at afskedige medarbejdere på”



Over kort tid fik verdensøkonomien ny kurs og ændrede vilkårene for transport. Det har bl.a. udløst behov for rådgivning om, hvordan man afskediger medarbejdere, så begge parter kommer ud af den ubehagelige situation uden skrammer. Arkivfoto.

Fortsat fra side 7

– Fordi når den, der er afskediget, har overvundet chokket, som det er for de fleste at blive opsagt, vil han muligvis begynde at overbevise sig selv om, at det var godt, det skete.

”Det var jo en dårlig arbejdsplads”, og så ser vi ofte, den fyrede begynder at fortælle alle de dårlige historier om arbejdspladsen. Han vil få fokus på alt det negative og sætter dermed kollegaerne i et alvorligt dilemma:

– Skal de solidarisere sig med den fyrede kollega eller arbejdspladsen?

– De dårlige fortællinger begynder at florere, og der kan hurtigt brede sig en dårlig stemning, hvis ikke man på forhånd gør sig klart, hvordan man vil tackle den situation i forhold til de tilbageværende.

KLAR KOMMUNIKATION

– Det er også vigtigt med en klar og entydig kommunikation i disse situationer, fordi de, der ikke blev fyret, vil uværgerligt stille sig selv spørgsmålet: Bliver jeg den næste.

– Der skal såmænd ikke så meget til for at give de

dårlige fortællinger medvind.

– Det er i krisetider, de gode ledere adskiller sig fra de dårlige, og det viser sig bl.a. på den måde, de vælger at afskedige medarbejdere på, mener Søren Diederichsen.

RÅDGI VNING

Søfartens Arbejdsmiljøråd tilbyder rederierne konsulentbistand og udvikling af værktøjer til at håndtere den svære opgave, så afskedigelsen kan ske med respekt og den tilbageværende organisation fortsat kan respektere ledelsen.



Styr på kemikalier – og øvrige risici ved arbejdet om bord

Den danske Maritime Fond og Orients Fond på vegne af Dampskibsselskabet Norden har gjort det muligt at videreudvikle Søfartens Arbejdsmiljøråds Kemikaliedatabase og pc-programmet Sikkerhed og Sundhed til Søs

Af arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Søfartens Arbejdsmiljøråd har gennem længere tid ønsket at videreudvikle skibenes og rederiernes muligheder for kemikaliestyling og for at udarbejde arbejdspladsvurderinger (APV). Med Den danske Maritime Fond som hovedsponsor og støtte fra Orients Fond på vegne af Dampskibsselskabet Norden er der nu skabt mulighed for at gennemføre denne videreudvikling. Det er vi meget taknemmelige for, da det nuværende program ville blive forældet fra 1. december 2010.

Videreudviklingen blev særligt aktuel, da EU i slutningen af 2008 vedtog at indføre globale regler, der harmoniserer klassificering og mærkning af kemikalier. De nye regler træder i kraft over en lang årrække med første frist for mærkning af nye stoffer 1. december 2010. For at kunne anvende disse nye mærkninger er det nødvendigt med en omfattende videreudvikling af både programmet Sikkerhed og Sundhed til Søs og den bagvedliggende Kemikaliedatabase.

Der er endvidere, gennem EU i form af REACH-forordningen, nye krav til oplysningspligten for kemikalier. De nye regler er omtalt i et tidligere nummer af SøSikker og på hjemmesiden.

Programmet anvendes meget bredt i den danske

handelsflåde. Det er derfor også vigtigt, at programmet til stadighed kan leve op til kravene i lovgivningen. Samtidig er der mange forskellige ønsker til systemet, da det både skal kunne anvendes på en coaster, et tankskib, et stort passagerskib med mange afdelinger og af rederier, der ønsker at styre brugen af kemikalier om bord på alle deres skibe.

Projektføløbet har indtil nu været, at der i sensommeren 2008 blev holdt et brugergruppemøde med en workshop for rederierne. Derefter blev der udarbejdet kravspecifikationer, og der blev gennemført foranalyser for at blive klogere på omfanget og omkostningerne ved udviklingsprojektet. Der blev afholdt brugergruppemøde igen i foråret 2009, og der blev efterfølgende søgt fondsmidler.

I efteråret 2009 fik vi at vide, der kunne bevilges fondsmidler, som gjorde det muligt at gennemføre hovedparten af udviklingsprojektet. Kravene til system blev derfor skåret til, og designfasen gik i gang i slutningen af 2009.

I 2010 vil der så blive programmeret en helt ny Kemikaliedatabase. Det vil blive en videreudvikling af det eksisterende program Sikkerhed og Sundhed til Søs, der anvendes på skibene. Også hjemmesideadgangen til kemikaliedatabasen vil blive opdateret og ændret til en portal.

I andet kvartal 2010 skal der foretages test på skibene, og vi ser meget gerne, at flere tilmelder sig testen. Det er afgørende, at systemet testes grundigt "i det virkelige liv". Når testen er afsluttet, og ændringerne er programmeret, går produktionen i gang. En testversion vil også blive præsenteret på den årlige maritime konference om Sikkerhed, Sundhed og Miljø (MSSM) i august 2010. Udsendelsen af den nye version af

Fortsættes på side 10



Seahealth Denmark is in the process of further developing how ships and shipowners can manage their chemicals and risk assessments.

This development process is necessary since at the end of 2008, the EU agreed new global rules to harmonize how chemicals are classified and marked. The new rules will take effect over many years but the first deadline for marking new substances is on 1 December 2010. Being able to use these new markings has meant extensive further development of the Safety and Health at Sea software and the underlying chemicals database.

The EU's REACH regulations have also introduced new requirements for disclosure of chemicals being used.

2010 will thus see an entirely new chemicals database being programmed. There will be a new version of the present Safety and Health at Sea software used on vessels. Access to the chemicals database via the website will also be updated and changed to a portal.

Tests at sea will be carried out in the second quarter of 2010 and we should very much like to hear from more volunteers for tests. We are expecting to present a test version at the annual Maritime Health and Safety Conference (MSSM) in August 2010. The new version of the software will then be sent out to ships from 1 October 2010.

This will be followed by a series of open meetings to present the programme.

We are also pleased to attend officers' seminars, company meetings, etc., to instruct in the new requirements and possibilities.

Nanotechnology and health and safety



More and more chemicals and products on the market now contain nanoparticles. So it is necessary to consider their possible harmful effects on the working environment.

When particles are so small that they are in the nano range, they change character and have other technical properties than larger particles of the same chemical substance. For example, jewellery made of gold is not dangerous because gold is a noble metal and so it is inactive but gold particles in the nano range are highly reactive and are therefore really good as catalysts.

Just how hazardous to health particles are also changes with their size and this can affect health and safety in production and how new products are used.

Research and international studies show that nanoparticles are probably not dangerous just because of their size but that their form and chemical composition, reactivity and properties also play a major part.

A so-called "Nanotool" will be available in September 2010. The catalogue will also point out situations in which handling particles can be critical and will provide guidance on using safety data sheets and other knowledge in workplace health and safety operations.

What can be done if you want to use nanotechnological products?

Consider whether the benefits of using them are worth the risk of handling the product (substitution).

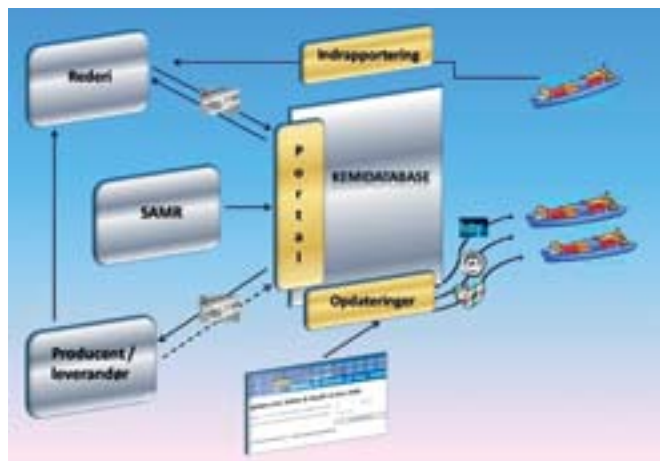
Assess the hazards of individual products by making comparisons. You need to apply the same methods when assessing the active agents even though they are in low concentrations since not enough is yet known about how they act as nanoparticles. So the risk of exposure needs to be

Fortsat fra side 9

programmet til skibene begynder derefter den 1. oktober 2010.

Efter udsendelsen vil der blive afholdt åbne møder, hvor programmet præsenteres. Vi deltager også gerne på officersseminarer, rederimøder, mv., hvor der vil blive undervist i de nye krav og muligheder. Har I planlagt et officersseminar eller lignende ultimo 2010 eller primo 2011 er det en god idé allerede nu at booke tid i vores kalender, så kommer vi gerne ud.

Vi vil i SøSikker i 2010 løbende fortælle, hvor langt vi er i projektet. Derudover vil vi



Billed af den optimale kommunikation mellem skib, rederi, producenter og Søfartens Arbejdsmiljøråd om kemi om bord.

uddybe, hvordan de nye muligheder bliver inden for bl.a. modulet for udarbejdelse af arbejdspladsbrugsanvisninger

for kemikalier, herunder erstatning af farlige kemikalier med mindre farlige, samt for modulet om APV (Risk Assessment).

Nanoteknologi og arbejdsmiljø

Af arbejdsmiljøkonsulent Anne Lene Ries, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Flere og flere kemikalier og produkter på markedet indeholder nanopartikler. Derfor er det nødvendigt at forholde sig til disse eventuelle skadevirkning i arbejdsmiljøet. Eksponering og risiko for eksponering med ultrafine partikler formodes at få stigende betydning ved produktion og anvendelse af nye produkter.

Når partikler bliver så små, at de kommer ned i nano-området, kan de ændre karakter og få andre tekniske egenskaber end større partikler af det samme kemiske stof. For eksempel er smykker af guld ufarlige, fordi guld er et ædelmetal og derfor inaktivt, men guldparkler i nanostørrelse er meget reaktive og egner sig derfor vældigt godt som katalysatorer.

Partiklernes sundhedsfarlige egenskaber kan også ændre sig, og det vil få

betydning for sikkerhed og sundhed ved produktion og brug af de nye produkter. Nanoteknologi er et forholdsvist nyt område, og vores viden om konkrete arbejdsmiljørisici (eksponeringsfare og sundhedsfarer) er først lige begyndt at blive opbygget.

Der er dog nogle arbejdsprocesser, hvor der dannes nanopartikler, som har været kendte i rigtig mange år. Fx svejsning og behandling ved andre processer ved høj temperatur. Svejsereg indeholder nanopartikler af det svejste materiale, af elektroder og af tilsætningsmaterialerne.

FORSKNINGSRESULTATER

Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) forsker i nanoteknologiens betydning for arbejdsmiljøet. Forskningen her fra samt in-

ternationale studier viser, at nanopartikler formentlig ikke er farlige på grund af deres størrelse alene, men at deres form, kemiske sammensætning, funktionalisering og egenskaber også spiller en stor rolle. Overordnet set mangler der dog gode metoder til at vurdere eksponeringen for ultrafine partiklers og deres sundhedsmæssige egenskaber, men det er det, NFA forsøger at råde bod på. Man er bl.a. i gang med at udvikle "Nanotool" sammen med Teknologisk Institut. "Nanotool" er et katalog, der indeholder redskaber til at analysere og identificere fare- og eksponeringsrisici på en systematisk måde. Det forventes, at det danske "Nanotool" kommer til september 2010. Kataloget vil også udpege situationer, hvor håndtering af

partiklerne kan være kritisk og vejlede i at bruge sikkerhedsdatablade og anden viden i arbejdsmiljøindsatsen.

RISICI

Vurdering af risiciene ved anvendelse af nanomaterialer.

Hvad kan man så gøre, hvis man skal anvende nanoteknologiske produkter?

Man overvejer først, om nytteværdien står mål med risikoen ved håndtering af produktet (substitution).

Derefter må man vurdere de enkelte produkters farlighed ved at drage analoge slutninger. Man er nødt til at anvende de samme metoder til at vurdere indholdsstofferne, selvom de forekommer i lave koncentrationer, da der endnu ikke findes tilstrækkelig viden om, hvordan de opfører sig som nanopartikler. Risikoen for at blive udsat skal derefter vurderes. Man bør bl.a. stille følgende spørgsmål:

Hvordan skal arbejdet udføres, og er der risiko for kontakt med huden eller risiko for indånding?

Er der lækager, eller er systemet utæt?

Kan arbejdet foregå i lukket system, eller er der etableret lokaludsugning?

Nanopartikler er ved at blive en del af vores dagligdag, men vi ved fortsat ikke så meget om, hvordan de mikroskopiske partikler påvirker mennesker.

Er det nødvendigt at anvende personlige værnemidler?

Skal der senere foretages reparation, der kan medføre eksponering (bearbejdning af overflade med nanopartikler)?

Man er særligt opmærksom på nanomaterialer, der har stærke katalytiske egenskaber, nanofibre og nanomaterialer med struktur som nanorør, der er et stort molekyle, som består af kulstof-atomer arrangeret i samme form som et rør. Man er specielt bekymret for effekterne af kulstof nanorør, idet nogle af dem ser ud til at have asbestlignende egenskaber.

SIKKERHEDSDATABLAD

Der bør derfor foreligge et sikkerhedsdatablad for produkter indeholdende nanopartikler, og der bør foretages en arbejdspladsvurdering, der tager hensyn til skærpet sikkerhedsniveau, hvis der er fare for eksponering. Hvis det er muligt, skal man eliminere udsættelsen ved at arbejde uden direkte kontakt med produktet. Den næstbedste løsning er at fjerne forureningen ved kilden. Den allersidste løsning er normalt at anvende personlige værnemidler, men personlige værnemidler bør i forbindelse med arbejdet med nanopartikler nok altid anvendes, da de sikrer mod uheld i operationen. Det anbefales altid at anvende

Nanomaterialer er meget små partikler, der er 0,1-100 nanometer i mindst en dimension. Det svarer til 0,1 - 100 milliontedel af en millimeter.

Nanoteknologien giver produkter nye og forbedrede tekniske egenskaber fx mere slidstærk og farveholdbar maling, smøreolier med bedre smøreegenskaber og mindre modstand eller materialebelægninger, der gør rengøring overflødig eller nedsætter behovet for rengøring.

Nanoteknologien er i dag ikke reguleret specielt af klassificeringsreglerne for kemikalier og heller ikke i forhold til farlighedsbegrebet. Ofte vil produkterne dog være farlige pga. de øvrige indholdsstoffer. Derfor kan man for det meste få et sikkerhedsdatablad, der beskriver indholdsstofferne også som nanopartikler. Vi er dog nødt til at foretage analoge slutninger til det, vi kender til indholdsstoffernes egenskaber i almindelig størrelse. Men da vi ikke kender den reelle farlighed, er det vigtigt at tage sine forholdsregler ved at minimere eksponeringsrisikoen mest muligt.

friskluftforsynet åndedrætsværn, hvis indkapsling ikke er muligt.

assessed. The following questions should also be asked:

How should the work be done? Is there a risk of skin contact or the risk of inhalation?

Are there any leaks or does the system leak?

Can the job be done in a closed system or has local extraction been set up?

Is it necessary to use personal protection equipment?

Might repairs have to be made later which could lead to exposure (surface treatment with nanoparticles)?

So there should be a safety data sheet for products that contain nanoparticles and a risk assessment should be made to consider a higher level of safety if there is the danger of exposure. If possible, do the work without direct contact with the product. The second best solution would be to remove contamination at source. Using personal protection equipment is usually the last possible solution but it should probably always be used when working with nanoparticles to provide protection in the event of accidents during operations. If encapsulation is impossible, the recommendation is always to use external air breathing equipment.

Nanomaterials are very small particles where the smallest dimension is between 0.1-100 nanometres. That is 0.1 - 100 millionth of a millimetre.

Nanotechnology is providing new, improved technical properties for products, such as paint with greater resistance to wear and colour retention, lubricants with better lubricating properties and less resistance or coatings that make cleaning superfluous or that reduce the need for cleaning.

HER KAN DU FINDE YDERLIGERE OPLYSNINGER OM NANOTEKNOLOGI:

www.arbejdsmiljoviden.dk/Aktuelt/Temaer/Nanoteknologi.aspx

www.nano.dtu.dk/Laerebog/tretten_Nanomaterialer.aspx

www.ssid.dk/files/assets/medlemsblade/ssid_nr4_2009.pdf (side 18)

www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2007/978-87-7052-647-0/pdf/978-87-7052-647-0.pdf

www.danskmatal.dk/graphics/2008/Sikkert_Nyt_2008/Sikkert_Nyt_01_08.pdf

New maritime research director



A new Director joined ACMSS, the Center for Maritime Health and Safety, At the University of Southern Denmark on 1 December last year. Dr Jørgen Riis Jepsen is a specialist in social medicine and occupational medicine and was appointed to head up the Center where he succeeded Dr Per Sabro.

The new director comes from a post as a consultant at the Occupational Medicine Dept. at the Sydvestjysk Hospital in Esbjerg.

The Center for Maritime Health and Safety provides research-based expertise to the maritime sector to promote the highest level possible for health and safety for seamen, fishermen and offshore personnel.

Right now, the Center is researching into health promotion in the shipping sector, accident prevention in the offshore industry and the safety culture in multicultural crews, as noted elsewhere in SøSikker.

In addition to the Director, the Center has three permanent full-time staff and two PhD students.

JØRGEN RIIS JEPSEN

Jørgen Riis Jepsen (63) trained as a doctor. Since 1978, he has been working with clinical occupational medicine and in research and communication in occupational medicine and to a certain extent, also in the field of maritime medicine. He became a specialist in social medicine and occupational medicine in 1984 and in 1985 he started up the newly established Occupational Medicine Department in Esbjerg, where he remained until joining CMSS.

In recent years, Jørgen Riis Jepsen has been concentrating on studying the effects of wear and tear on the shoulders and arms and has development methods for demonstrating the faulty function of nerves in the arm; studies that won him the Danish Society of Musculoskeletal Medicine's Column Award last year.

Ny chef for maritim forskning



1. sidste år fik Center for Maritim Sikkerhed og Sundhed, CMSS, under Syddansk Universitet i Esbjerg ny chef, idet speciallæge i samfundsmedicin og arbejdsmedicin Jørgen Riis Jepsen tiltrådte som ny forskningsleder ved centret, hvor han afløste overlæge Per Sabro.

Den nye leder kommer fra en stilling som overlæge ved arbejdsmedicinsk afdeling ved Sydvestjysk Sygehus i Esbjerg.

Center for Maritim Sikkerhed og Sundhed leverer forskningsbaseret ekspertise til de maritime erhverv som bidrag til den bedst mulige sundhed og sikkerhed for søfolk, fiskere og offshoreansatte.

Centeret forsker lige nu i sundhedsfremme i søfart, ulykkesforebyggelse i off-shoreindustrien og

sikkerhedskulturen i multikulturelle besætninger, som er omtalt andet sted i SøSikker. Centeret har foruden lederen tre faste medarbejdere på fuld tid, tre deltidsforskere og to PhD-studerende.

JØRGEN RIIS JEPSEN

Jørgen Riis Jepsen er 63 år og uddannet som læge. Han har siden 1978 arbejdet med klinisk arbejdsmedicin samt med forskning og formidling inden for det arbejdsmedicinske, og i en vis udstrækning også det maritimmedicinske område.

Han blev speciallæge i samfundsmedicin og arbejdsmedicin i 1984, og i 1985 startede han den nyetablerede arbejdsmedicinske afdeling i Esbjerg, hvor han var frem til ansættelsen på CMSS.

Jørgen Riis Jepsen har de senere år især helliget sig studiet af belastningslidelser i skulder og arm, og udviklet metoder, der kan påvise fejlfunktioner i armens nerver. For den indsats modtog han sidste år Dansk Selskab for Muskuloskeletal Medicins Columnpris.

MSSM 2010

Årets store MSSM konference løber af stablen den 26.-27. august på Nyborg Strand, hvor der lægges ud med et festligt Get2gether arrangement onsdag aften den 25. august.

Årets tema er outsourcing og insourcing. På konferencen vil det blandt andet være muligt at høre prof. Sidney Dekker fra Lunds Universitet fortælle om betydningen af den menneskelige faktor, Søfartsstyrelsens direktør, Andreas Nordseth, præsenterer visioner for dansk søfart og Martin Hernqvist fra forsikringsselskabet

The Swedish Club Academy fortæller om "New view of Human Error".

På konferencen er der bl.a. sessioner om:

- Kontor og skib på bølgelængde (lynkursus)
- Administrative byrder og hviletid
- Tankegangen omkring skibsbroen som cockpit
- Kan kokken være udkig?
– om bemanning og kompetencer
- Kemi og nano-teknologi
- Hvordan udvikler man sin sikkerhedskultur
- Arbejds miljø
– økonomisk set

Læs mere på www.MSSM.dk

Arrangørerne er: Søfartens Arbejds miljøråd, Europas Maritime Udviklingscenter og Søfartsstyrelsen.

KURSER
– se www.seahealth.dk