

ISSN 1395-7414

# SØSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## Crisis management

**V**iolent accidents. Sudden death. Attack by pirates. Nervous breakdown due to stress. These are unusual events that are followed by major mental reactions because we are suddenly confronted with the fact that our existence can change very quickly and drastically. Most people need help to deal with a crisis associated with unusual events.

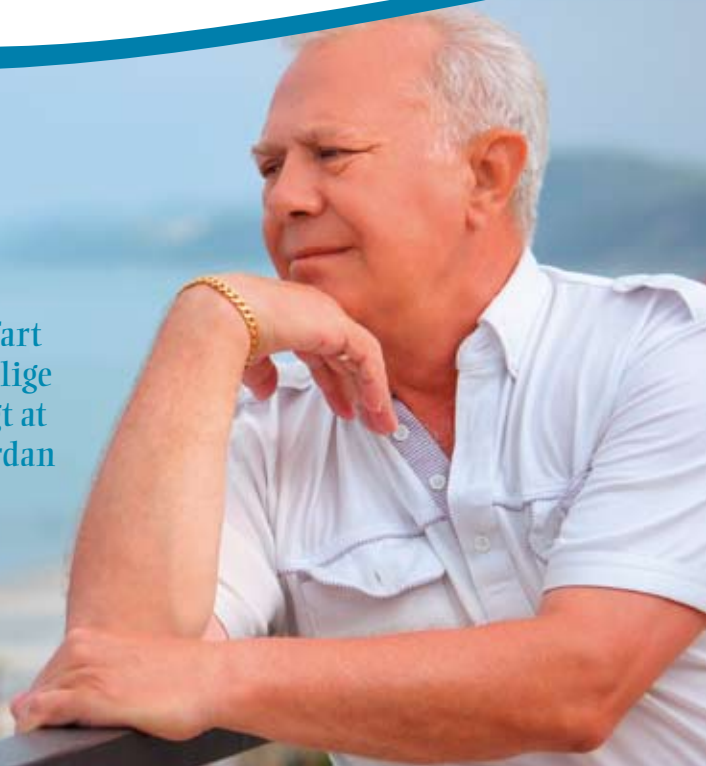
“We know that there is the need in the shipping sector for advice on human crises. It is important to be at the forefront and to know specifically how to act,” says psychologist Søren Diederichsen.

“The captain is responsible for dealing with the situation but who supports the captain? He will naturally also be affected by the event and may also be caught in crossfire between the police, port authorities, relatives, the public, maritime authorities, etc.”

It is a highly stressful situation and such stress then passes to the company back home so they too are affected by the crisis. The question for someone directly affected by the crisis is often: What are my rights? Can I take sick leave and for how long? What about pay? They really need to know something about crises. What is a crisis and what normally happens? Will there be delayed reactions? Seahealth offers courses in

*Continues page 3*

”Vi ved, der er et behov i søfart for rådgivning om menneskelige kriser, så derfor er det vigtigt at være på forkant og vide, hvordan man handler konkret.”



Arkivfoto.

## Håndtering af kriser

Seahealth hjælper rederier med at håndtere kriser

**V**oldsomme ulykker. Pludselige dødsfald. Overfald af pirater. Nervøst sammenbrud på grund af stress.

Hændelserne kan være mange, men fælles for dem er, at det er usædvanlige hændelser, som efterfølges af stærke psykiske reaktioner, fordi vi i de situationer konfronteres med, at tilværelsen kan ændre sig drastisk og meget hurtigt. De fleste mennesker får brug for hjælp til at håndtere den krise, der opstår i forbindelse med usædvanlige hændelser. Seahealth er derfor i gang med at udarbejde materiale til søfarende

og rederier om, hvordan man kan håndtere en krise.

### FORBEREDELSE

– Samtidig ridser vi nogle forslag op til, hvordan man kan forberede sig på en situation, hvor mennesker kommer i krise, fortæller psykolog Søren Diederichsen.

– Vi ved, der er et behov i søfart for rådgivning om menneskelige kriser, så derfor er det vigtigt at være på forkant og vide, hvordan man handler konkret.

– Vi ved også af erfaring, at det er en fordel at have en procedure på plads, eventuelt

i form af en krisehåndteringsplan, så man ved, hvem der gør hvad, hvis situationen opstår.

### HVEM STØTTER KAPTAJNEN

– Sker den usædvanlige hændelse om bord på et skib, er det kaptajnens ansvar at håndtere situationen, men hvem støtter kaptajnen, som jo naturligvis også er påvirket af hændelsen. Og som samtidig kan komme i krydsild mellem politi, havnemyndigheder, pårørende, offentligheden, Søfartsstyrelsen m.fl.

*Fortsættes på side 3*

**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

## 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.



## Wanted: Experience of mooring operations

Accidents associated with mooring operations often lead to serious injuries. Since the numbers of accidents associated with mooring operations have been steady in recent years, Seahealth Denmark wants to focus on this type of accident, so we would like to hear of your experiences in mooring and suggestions for improving safety for tasks such as mooring, towing, STS (ship-to-ship) operations, etc.

Where and when is it especially risky and when are there special risks you should be aware of.

If you have experience of mooring operations and have ideas and suggestions for improving safety when mooring that could benefit others, please mail them to info@seahealth.dk, preferably before January 2011 in order to be implemented in the work on a new sector guidance.

# Så er den klar – Det nye Sikkerhed og Sundhed til Søs!

Med støtte fra Den Danske Maritime Fond som hovedsponsor og Orients Fond på vegne af Dampskibsselskabet NORDEN A/S har Søfartens Arbejdsmiljøråd nu fået udviklet en ny kemikaliedatabase, et nyt og opdateret program Sikkerhed og Sundhed til Søs og en helt ny webportal.

Det er primært de nye klassificerings- og mærkningsregler for kemikalier fra 1. december 2010, der er årsag til opdateringen. Men udviklingen er også baseret på konkrete ønsker fra brugerne. Der har løbende været afholdt brugergruppemøder med repræsentanter fra rederierne. Der har løbende været dialog med brugerne både om bord og i rederierne ved kurser, møder og konsulentbesøg. Derudover er ønsker siden sidste version af programmet kom ud i 2007 løbende blevet noteret. Det har givet inspiration til udvikling af de nye værktøjer til skibe og rederier.

Der er således gennemført en række forbedringer af både kemikaliedatabasen og programmet, som brugerne forhåbentlig vil sætte pris på. Eksempelvis kan man nu i risikovurderingsmodul et bedre følge processen fra kortlægning til den endelige risikovurdering (APV). Vi har også taget første skridt til at give bedre anvisninger på produkter, der kan erstattes med mindre farlige produkter (substitution). Den nye webportal giver rederierne let adgang til at søge og indberette nye produkter, og det er også herfra opdatering af programmet kan ske. Også leverandørerne har fået mulighed for at lægge opdaterede sikkerhedsdatablade ind via webportalen.

Vi kommer gerne ud på interne møder og officersseminarer mv. i rederierne og underviser i brugen. Du kan også tilmelde dig et af vores åbne kurser.

Arbejdet med kemikalier og risikovurdering er og bliver et kernepunkt i sikkerhedsarbejdet om bord. Tag godt imod det nye hjælperedskab.

**Connie S. Gehrt**  
Søfartens Arbejdsmiljøråd/SEAHEALTH

## Styrk sikkerheden ved fortøjningsoperationer

Vi efterlyser dine erfaringer med fortøjningsoperationer?

**Ulykker i forbindelse med fortøjningsoperationer medfører ofte alvorlige personskader. Da antallet af ulykker i forbindelse med fortøjningsoperationer har været konstant igennem de senere år, ønsker Søfartens Arbejdsmiljøråd at stille skarpt på den type ulykker og efterlyser i den forbindelse dine erfaringer med fortøjning. Hvor og hvornår er der særlige risici, man skal være opmærksom på.**

Vi forventer nemlig i 2011 at udarbejde en branchevejledning for fortøjningsoperationer i samarbejde med organisationer

og med Søfartsstyrelsen. Inden da vil vi imidlertid forsøge at indsamle så mange erfaringer som muligt fra jer, der i det daglige står over for udfordringen med fortøjning, slæbning, STS (ship to ship) operationer med mere.

Har du erfaringer med fortøjningsoperationer, ideer og forslag til forbedring af sikkerheden ved fortøjningsoperationer, som kan komme andre til gavn, bedes du sende dem til os på info@seahealth.dk, gerne inden januar 2011, hvis det skal indgå i arbejdet med den nye branchevejledning.

Fortsat fra forsiden

– I situationen vil han blive bombarderet med spørgsmål, som han skal være i stand til at håndtere, samtidig med at han skal tage sig af den kriseramte. Det er en meget stresset situation, og den stress overføres på rederiet derhjemme, så også her bliver man ramt af krisen.

#### VIDEN OM KRISER

For den eller dem, der er direkte berørt af krise, er spørgsmålene også mange. Hvad er mine rettigheder? Kan jeg bare sygemelde mig og hvor længe. Hvad med min løn?

De har i høj grad brug for at vide noget om kriser. Hvad er en krise, og hvordan forløber den sædvanligvis? Er der efterreaktioner?

En viden som de kontoransatte på landjorden også kan have stor gavn af. Ikke mindst i forhold til de kriseramte kollegaer, men også når der skal følges op, og der skal uddrages en lære af hændelsen.



Hvem støtter kaptajnen, når krisen opstår?

Og så er der hele spørgsmålet om de pårørende. Hvordan underrettes de? Og hvor ofte, hvis der fx er tale om langvarig tilfangetagelse af pirater, påpeger Søren Diederichsen.

#### KURSER OG DEBRIEFING

Seahealth tilbyder allerede i dag kurser i krisehjælp og debriefing, men i takt med det stigende pirateri er der

kommet mere fokus på opgaven med at forberede sig på at håndtere en krise.

– Det er derfor en god idé at tænke hele scenariet igennem og analysere, hvilke problemstillinger der kan opstå, anbefaler Søren Diederichsen, som inden længe er klar med materiale, der kan hjælpe både de søfarende og de kontoransatte med at håndtere et menneske i krise.

## Procedure er vigtig, men mennesket er vigtigere, når krisen rammer

Det er fornuftigt at gøre sig nogle overvejelser om krisehåndtering

Kriser er en del af livet til søs. De alvorlige kriser som fx invaliderende ulykker, dødsfald, overfald af pirater eller forlis er heldigvis sjældne, men det er vigtigt, at vi på forhånd gør os nogle overvejelser om, hvordan vi vil håndtere en sådan krise. Vel vidende, at der dukker ting op, som man ikke kan tage højde for på forhånd, anbefaler Søren Diederichsen, psykolog i Søfartens Arbejds miljøråd.

Han har som psykolog flere gange været afsted for at yde krisehjælp, når en besætning har været udsat for en alvorlig hændelse, og ved derfor, at en sådan situation kan "gå op i hat og briller", hvis der ikke ligger en klar instruks om, hvem der gør hvad – og specielt hvem kaptajnen skal henvende sig til i rederiet.

– Det er rigtigt, indskyder Hans Christian Orloff Petersen, Marine HR, A.P. Møller-Mærsk A/S.

– Procedurer og checklister er vigtige, men de kan ikke stå alene. Det handler også – og især – om, at de mennesker, der skal hjælpe i en krisesituation, ved, hvad opgaven er; at de har accepteret at påtage sig opgaven; og at de er i stand til det, siger han med baggrund i de erfaringer, han har fået gennem årene med krisehåndtering.

Fortsættes næste side



Continued from page 1

crisis assistance and debriefing but with the increase in piracy, the focus has switched more to being prepared to deal with a crisis. "So it is a good idea to think through the whole scenario and to analyze the problems that can arise," recommends Søren Diederichsen, who will shortly have documentation ready to help seamen and office staff cope with themselves and others in an emergency.

## Experience in crisis management

Crises are part of life at sea. Really serious crises such as crippling accidents, deaths, attacks by pirates or shipwreck are rare but it is important that we think in advance about how we could handle such crises. Well knowing that things crop up which cannot be taken into consideration in advance, recommends Søren Diederichsen, a psychologist at Seahealth Denmark.

As a psychologist, he has several times gone out to provide crisis counselling when a crew has been subjected to a serious incident so he knows that such situations can quickly become serious if there are no clear instructions about who should do what, and especially who the captain should contact at the company.

"That is right," interjects Hans Christian Orloff Petersen, Marine HR, A.P.Møller-Mærsk A/S.

"Procedures and checklists are important but they are not enough in themselves. It is also

Continues next page



especially a matter of the people who are to provide help in a crisis situation knowing what the job is, that they have agreed to take it on; and that they are able to do so," he says on the basis of his experience of crisis management gained over the years.

"My experience is that our captains can do their part of the job. They have already thought through how they would react in a serious crisis situation. However, this does not alter the fact of an unexpected situation, and that the captain will also be emotionally affected but will even so first and foremost be thinking of providing support for other people and appearing calm, thoughtful and authoritative.

So it is important for the captain to have someone at the company office whom he or she can contact for support in dealing with not just administrative tasks such as reporting to the authorities, but also someone who is able to talk things through with a captain."

Previously, the company used to let the captain decide whether professional psychological counselling was required.

"We now take that decision at the company office. My impression is that captains and crews are pleased about that. Both for the assistance but also that it is we who take the decision."

Søren Diederichsen confirms the impression of crews and captains being pleased to get a psychologist aboard. Crisis counselling had a "healing" effect when a psychologist uses debriefing to help them have a "uniform" coherent picture of the episode. A psychologist also helps them put words to their feelings and thoughts.



Arbejdet til søs kan være forbundet med store risici for liv og helbred. Heldigvis er de alvorlige ulykker og dødsfald sjældne, men de forekommer, og så er det godt at have en procedure at støtte sig til, når besætningen skal hjælpes. Arkivfoto.

Fortsat fra side 3

### KAPTAJNENS BEHOV

– Det er min erfaring, at vores kaptajner magter deres del af opgaven. De har på forhånd gennemtænkt, hvordan de vil reagere i en alvorlig krisesituation. Det ændrer dog ikke på den kendsgerning, at det er en uvant situation – og at kaptajnen også vil være følelsesmæssigt påvirket men alligevel først og fremmest vil tænke på at støtte andre og fremstå som rolig, velovervejet og myndig.

Det er derfor vigtigt, at kaptajnen har en person på rederikontoret, som hun eller han kan henvende sig til for at få støtte med at løse ikke bare de administrative opgaver som fx rapportering til myndighederne – men også en person, som er i stand til at tage snakken med kaptajnen, og jeg mener snak.

En uformel samtale, hvor kaptajnen får mulighed for at læsse af og vide, at der bliver lyttet, og får bekræftet, at hun eller han behandler sagen og sin besætning så godt som det med al rimelighed kan forventes.

### KRISEHJÆLP

Tidligere lod rederiet kaptajnen afgøre, om der skulle rekvireres professionel psykologisk krisehjælp.

– Den beslutning tager vi nu på rederikontoret. Det

er mit indtryk, at kaptajn og besætning er glad for det. Både for hjælpen men også for, at det er os, der tager beslutningen.

– Dermed bliver det også mere acceptabelt at tage imod hjælpen. Der er ikke den samme frygt som tidligere for at blive opfattet som svag, når det er rederiet, der sender hjælpen, som hvis man selv rekvirerer den.

Indtrykket af, at besætningen herunder kaptajnen er glad for at få en psykolog om bord, bekræftes af Søren Diederichsen: – Besætningen fortæller, hvordan det har haft en "helende" virkning, at psykologen, via sin psykologiske de-briefing, har hjulpet dem med at få skabt et "ensartet" og sammenhængende billede af episoden. Psykologen hjælper samtidig med at få sat ord på deres tanker og følelser.

### UNDGÅ RYGTER

En del af beredskabet er også, at kaptajnen bliver mindet om betydningen af at samle besætningen forholdsvis kort tid efter hændelsen. Den skal tales igennem, og alle skal have mulighed for at fortælle, hvordan deres oplevelse er.

Mødet har derudover flere andre formål, men det er især vigtigt at undgå rygtedannelser og at overbevise om, at

kaptajn og rederi har kontrol over situationen og ved, hvordan der skal handles.

### PÅRØRENDE

Hans Christian Orloff Petersen: – Samtidig skal vi have kontakt til de pårørende, som i sådanne situationer ikke kan få informationer nok. Det er en god idé, at der er én kontaktperson, de kan henvende sig til i rederiet. Det giver sammenhæng i den information, de får.

– Også her synes jeg, det har stor betydning, at kontaktpersonen accepterer opgaven og er uddannet til at håndtere den.

– Ved større ulykker og kapringer bør der være flere kontaktpersoner, samt en der tager sig af kontakten til pressen, anbefaler han.

### ENGAGEMENT OG INDLEVELSE

– Så jo, procedure og en checkliste er vigtige, så man husker det hele, men det er umuligt på forhånd at vide, hvordan vi mennesker reagerer i en krisesituation. Derfor er omfanget af hjælp og støtte meget individuelt. Det kræver både et personligt engagement og indlevelser fra dem, der yder støtten og hjælpen, siger Hans Christian Orloff Petersen på baggrund af sine erfaringer med krisesituationer.



# Få styr på kemikalier og risici om bord

Opdateringen af programmet *Sikkerhed og Sundhed til Søs* er færdig. Version 2.0 er nu på vej ud til skibene. Det nye program kan installeres, så det lægger sig oven på det gamle, og ingen gamle data går tabt

**A**l software, der styrer kemikaliedatabasen og den nye hjemmeside kemiportalen.dk, er fornyet. Pakken med vejledninger og program er gennem-bearbejdet. Pakken indeholder en mappe med det mest nødvendige materiale for at installere den nye CD. Desuden er der en oversigt over de fem moduler og en opdateringsvejledning. Fra CD'en kan man selv vælge, hvad og hvor meget der skal udskrives. I mappen er der plads til udskrifter, og når den er fyldt op, kan man rekvirere tomme mapper magen til.

### GRATIS EKSPRESKURSER

For at komme godt i gang tilbyder vi ekspreskurser i programmets nye funktioner. Du kan tilmelde dig på [www.seahealth.dk/kurser](http://www.seahealth.dk/kurser). Kurserne varer tre timer og



*Den opdaterede version af programmet Sikkerhed og Sundhed til søs er færdig, og det vil gøre det endnu nemmere at holde styr på kemikalierne og de risici, der er forbundet med at arbejde med kemikalier om bord. Arkivfoto.*

foregår i et mødelokale på Amaliegade 33B, 2. sal.

**I 2011: 18. OG 19. JANUAR  
BEGGE DAGE KL. 13-16**

Holdene er begrænset til 10 deltagere, så vent ikke for længe.

### LYTTER TIL BRUGERNE

De nye funktioner er features udviklet på baggrund af brugernes tilbagemeldinger fra version 1.2. Programmet er i stand til at håndtere de nye

*Fortsættes næste side*

## De nye funktioner omfatter bl.a.

- Systemet gør det muligt at efterleve de nye klassificerings- og mærkningsregler i EU-forordningen (CLP) på baggrund af de globale harmoniserede regler (GHS).
- Systemet gør det muligt at efterleve reglerne om eksponeringsscenerier og at oplysningerne om kemikalierne skal gemmes i 10 år, som beskrevet i EU-forordningen (REACH) om registrering, vurdering og godkendelse af kemikalier.
- Forbedret med nye søgemuligheder, så man kan søge på produktets navn, producent/leverandør eller nummer i kemikaliedatabasen.
- Mere fokus på teknisk forebyggelse i arbejdspladsbrugsanvisningerne.
- Mærkning af de farligste kemikalier med et substitutionssymbol, der er en opfordring til at vælge noget mindre farligt. Der hvor leverandøren (foreløbig inden for malinger og maskinrumskemikalier) har kunnet henvise til et mindre farligt kemikalie, har vi tilføjet dette.
- Omfattende kvalitetssikring af produkternes oplysninger i kemikaliedatabasen, som betyder, at en del produkter udgår, bl.a. fordi det ikke har været muligt at skaffe sikkerhedsdatablade, eller hvis produkterne er forbudte at anvende.
- Et nyt risikovurderingsmodul/APV, der hjælper dig gennem processen i udarbejdelsen, herunder: 1. Kortlægning, 2. Vurdering 3. Prioritering og handlingsplan 4. Udarbejdelse af risikovurderingsdokumentet og 5. Efterfølgende evaluering.

The process of updating the Health and Safety at Sea program is now complete. Version 2.0 is now on its way out to vessels. The new program can be installed on top of the old one so no old data gets lost.

All the software that runs the chemicals database and the new website at [seachemistry.dk](http://seachemistry.dk) has been updated. The whole package with user notes and the program has been reviewed. The package includes a file with the most essential material for installing the new CD. There is also an overview of the five modules and guidance on updates. On the CD, users can select what and how much should be printed. In the folder, there is room for print-outs and when it is full, similar empty folders can be requested.

The new functionality contains features developed on the basis of user feedback from version 1.2. The program is able to handle the new requirements for chemicals and also contains many new features requested by shipowners and ships.

We have had twelve shipowners and a dozen ships to help us test the program. We have had a lot of positive feedback and a few new requests that we have tried to provide.

We hope that the new version will be an even better tool to help you handle the risks of working aboard and managing the chemicals you use. We also hope that you will use the knowledge and information provided by the program and yourselves in practice when working aboard so as to cut the numbers of accidents and long-term impacts.

*Continues next page*



We are pleased to take part in officer and ship meetings or safety committee meetings to demonstrate and possibly instruct you while trying out the new features of the program.

We are also very happy to get feedback on the functionality in the program and to get requests from you so that we can already now start on the first update.

## New chemicals portal for shipowners

Manufacturers and shipowners can use seachemistry.dk to notify new products for approval before registration in the chemicals database.

The new portal provides various options for company administrators or users or manufacturers/suppliers. It has been developed as part of developing the Health and Safety at Sea program.

As a company administrator, you can create new products for the company's whitelist. If there are products that are already in the chemicals database, they can be added immediately. For completely new products, you will be asked at the very least to attach a material safety data sheet (MSDS) and possibly also an exposure scenario (ES), so that quality assurance has the necessary data for assessing the product. It is also possible to delete products from the whitelist.

Remember that companies are responsible for maintaining products. Maintenance has become easier because companies can also enter their own purchase codes. If they have been correctly updated, they will be automatically

### Fortsat fra side 5

krav for kemikalierne, og det indeholder tillige rigtig mange nye funktioner, som rederierne og skibene har ønsket.

Vi har haft 12 rederier og over et dusin skibe til at hjælpe os med at teste programmet. Vi har fået mange positive tilbagemeldinger og enkelte nye ønsker, som vi har forsøgt at efterkomme.

Vi håber, at den nye version bliver et endnu bedre redskab for jer til at få styr på risiciene ved arbejdet om bord samt at få styr på de kemikalier, I arbejder med. Vi håber også, at I vil anvende den viden og de oplysninger, programmet og I selv giver, til i praksis at udføre arbejdet om bord, så både antallet af ulykker og langtidspåvirkninger mindskes.

Vi vil meget gerne deltage i officersmøder, skibsmøder eller møder i sikkerhedsudvalget, hvor vi kan vise og I eventuelt selv under instruktion kan prøve de nye funktioner i programmet.

Vi modtager meget gerne feedback på programmets funktionalitet og ønsker fra jer, så vi allerede nu kan forberede den første opdatering.

**GOD ARBEJDSLYST.**

# En ny kemiportal til rederierne

## På [www.kemiportalen.dk](http://www.kemiportalen.dk) er det muligt for rederierne og producenterne at melde nye produkter ind, så de kan godkendes inden registrering i kemikaliedatabasen

Den nye portal giver forskellige muligheder som rederiadministrator, rederibruger eller producent/leverandør. Den er udviklet som et led i udviklingen af programmet *Sikkerhed og Sundhed til Søs*.

### LETTERE AT VEDLIGEHOLDE POSITIVLISTEN

Som rederiadministrator kan du oprette nye produkter til rederiets positivliste. Er det produkter, der i forvejen findes i kemikaliedatabasen, kan de umiddelbart tilføjes. Hvis det er helt nye produkter, bliver du bedt om at vedhæfte som minimum et sikkerhedsdatablad (SDS) og eventuelt også et eksponeringsscenario (ES), så kvalitetssikringen har de nødvendige oplysninger til at kunne vurdere produktet. Det er også muligt at slette produkter fra positivlisten.

Husk at ansvaret for at vedligeholde produkterne ligger i rederiet.

Vedligeholdelsen er blevet lettere, fordi rederiet også kan indskrive sine egne indkøbsnumre. Er de opdateret korrekt, bliver de automatisk tilgængelige for rederiets skibe ved næste opdatering.

### EFFEKTIV PRODUKTSØGNING

På portalen er det også blevet lettere at søge på produktnavn. Produktsøgning kan foretages både på alle produkterne i kemikaliedatabasen og ved at vælge forskellige søgekriterier. Du kan

fx nu søge på, hvilke produkter Seahealth vil anbefale, at du erstatte med mindre farlige. Og vi har i samarbejde

med de første leverandører indarbejdet en note, hvis de selv anbefaler et mindre farligt produkt fra deres sortiment. De nye søgefunktioner er ikke kun forbeholdt rederiadministrator men er også tilgængelige for rederibruger.

### OPFORDRING TIL PRODUCENTER/LEVERANDØRER

Portalen giver nu mulighed for at uploade nye sikkerhedsdatablade og eksponeringsscenerier. Dette kombineret med de nye søgemuligheder gør det nemmere at følge med i, om sikkerhedsdatabladene er helt up-to-date. Sikkerhedsdatabladene vil fortsat blive kvalitetssikret, inden de bliver tilgængelige for andre i systemet. Som producent/leverandør får du nu også mulighed for at indtaste dine leverandørnumre, men de bliver kun tilgængelige på portalen.



*Rustløseren – er den et problem for mit helbred? Se efter i [www.kemiportalen.dk](http://www.kemiportalen.dk), hvor det nu er blevet lettere at søge på produkt-navnet. Arkivfoto.*

# Farlig understrøm i outsourcing

Hvis ikke nogle af de praktiske opgaver i forbindelse med søfart bliver på danske hænder, så kan der ikke eksistere danske rederier, sagde Henrik Sornn-Friese, fra Centre for Shipping Economics and Innovation, på MSSM-konferencen 2010

Danske skibsofficerer bliver i disse år i en lind strøm udskiftet med asiatiske, men også land-baserede funktioner rykker til fjerne lande, navnlig Indien. Det er en tendens, der er kommet for at blive, men der er en grænse for, hvor mange funktioner, danske rederier kan rykke til Fjernøsten eller andre lavtlønsområder uden at underminere deres egne kompetencer som redere. I værste fald kunne konsekvensen være, at danske rederier må nøjes med rollen

som investeringsselskaber, mens driften af skibene glider over på andre hænder.

Sådan fremlagde Henrik Sornn-Friese den aktuelle situation i dansk og international skibsfart, som han for nylig har redegjort for i en ny bog om skibsfarten og globalisering.

– Kvaliteten i udlandet er i orden og markant billigere. Der er bare det problem, at når vi lægger funktioner ud til andre, så begynder vores tekniske ekspertise at forsvinde. På et tidspunkt knækker det, så vi ikke længere selv kan identifi-

cere kompetente leverandører. Vi har brug for at have et udførende lag på et vist niveau. Ellers ophører rederierne med at være rederier og bliver investeringsselskaber i stedet for, sagde Sornn-Friese.

Løsningerne på problemet kunne bl.a. være mere fleksible søfartsuddannelser, som passer til både sø og land. Kontrakter, som binder de søfarende over en lidt længere periode, så de ikke går i land efter 1-2 år, ny teknologi og sådan noget som en fælles skandinavisk farvandsmyndighed.

*Henrik Sornn-Friese medbragte et debatoplæg på årets MSSM-konference: Kan eksempelvis mere fleksible søfartsuddannelser være med til at sikre, at en del af arbejdet til søs forbliver på danske hænder?*



*Der sker fortsat for mange arbejdsulykker til søs, selv om de er blevet færre. Vi må også skele til ledelsen på land, når vi skal finde årsagerne, sagde direktør i Søfartsstyrelsen Andreas Nordseth på MSSM-konferencen.*

*Man bliver ikke olieselskabernes førstevalg til at sejle olie, hvis ikke sikkerhed, arbejdsmiljø og miljø er af meget høj standard, erklærede Director i Marine Tankers, Bent Nielsen, A.P. Møller-Mærsk A/S, på årets MSSM-konference.*



available for the company's ships at the next update.

It has also become easier to use the portal to search for product names. Product searches can be made for all products in the chemicals database and by selecting various search criteria. You can for example now search for the products that Seahealth would recommend that you should replace with products that are less dangerous. And we have also worked with the first suppliers to note where they themselves recommend a less dangerous product from their range. The new search functionality is not reserved only for company administrators but is also available for company users.

## Outsourcing

Unless some of the practicalities associated with shipping remain in Danish hands, Danish shipowners will cease to exist," said Henrik Sornn-Friese, from the Centre for Shipping Economics and Innovation, at the MSSM 2010 conference.

Steady streams of Danish ships officers are being replaced in these years by those from Asia but also shore-based operations are moving to far-off countries, such as India. It is a trend that has come to stay but there is a limit to how many operations Danish shipowners can move to the Far East or other low-pay areas without undermining their own skills as shipowners. In the worst case, the result could be that Danish shipowners would have to make do with operating as investment companies whilst shipping operations would move to other hands.

*Continues next page*



That is how Henrik Sornn-Friese saw the current situation in Danish and international shipping which he recently reported in a new book about shipping and globalization.

“The quality abroad is acceptable and significantly cheaper. There is just the problem that when we pass operations to others, our technical expertise starts to disappear. At some point in time, things will crack which will leave us unable to identify suppliers. We need to have people to do the job at a certain level. Otherwise companies will cease to be shipowners and will become investment companies instead,” said Sornn-Friese.

Possible solutions to the problem could also be more flexible education and training in shipping for both shore and sea-based operations. And slightly longer contracts for seamen so that they do not go ashore after one or two years, new technology and such things as a joint maritime authority for Scandinavian waters.

## Loneliness

A well-being survey conducted by Seahealth Denmark on seamen aboard Danish flagged vessels showed that twenty percent of them felt isolated when on home leave.

“It is a surprisingly high figure which indicates that we have a problem here that we should take an interest in,” feels Seahealth Denmark psychologist Søren Diederichsen.

Employers are naturally not responsible for crew when they are on home leave but social isolation can develop into a problem, and for employers too, if their crew do not enjoy home leave.

## Hvorfor var de på MSSM ...

### 1., 2. og 3. gang

Når man først har været med én gang, kommer man igen



**Mange nye informationer**  
**CHRISTIAN JOHANSEN, SKIBSASSISTENT PÅ SPODSBJERG-TÅRS-OVERFARTEN ER MED PÅ MSSM-KONFERENCEN FOR TREDJE GANG.**

– Man får utrolig mange nye informationer, og det er selvfølgelig ikke alt, der lige passer til mine arbejdsområder, men jeg har også været på langfart. Christian Johansen synes, fremtidsudsigterne i branchen er lidt sorte:  
– Jobsene ryger til udlandet, og man uddanner flere. Jeg tror, der er mange, der kun holder sig i branchen et par år, fordi de kan se, hvor det bærer henad.



**Absolut ikke sidste gang**  
**SØREN HASEMANN, DIREKTØR, SCANDLINES:**

– Det er første gang, jeg er med, men absolut ikke sidste gang. Søren Hasemann peger især på netværket som en gevinst ved at deltage.  
– Af det indholdsmæssige hørte jeg ekstra godt efter i forbindelse med indlægget om hviletid. For mig er det meget interessant, hvis man også kan sætte kokken til at holde ud. Jeg har en stor catering-besætning, så for mig er det en spændende betragtning, at man kan øge fleksibiliteten.

**Vi orienterer hinanden**  
**HENNING NIELSEN, SAFETY COACH I ESVAGT A/S:**



– Hele HESQ i Esvagt deltager på konferencen. Vi deler os op, og bagefter formidler vi indlæggene til hinanden. Det er rart at høre, hvad der sker eksempelvis på området ballast water management, for vi arbejder allerede under reglerne for ballast water hos os. Henning Nielsen var med på MSSM-konferencen for 2. gang.

# Hvordan har du det når du er hjemme

Hver femte søfarende på danske skibe føler sig socialt isoleret i hjemmeperioden

En trivselsundersøgelse foretaget af Søfartens Arbejdsmiljøråd blandt sejlende på danskflaggede skibe, fremgår det, at 20 procent af de søfarende føler sig isolerede i deres hjemmeperiode.

– Det er et overraskende højt antal, som antyder, at vi her har et problem, vi bør interessere os for, mener psykolog Søren Diederichsen, Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Arbejdsgiverne har naturligvis ikke et ansvar for medarbejderne i hjemmeprioriteterne, men den sociale isolation kan udvikle sig til et problem – også for arbejds-

giverne, hvis de søfarende mistrives, når de er hjemme.

## VÆRDSAT OG ELSKET

– Forskere er enige om, at gode sociale relationer og dermed muligheden for social støtte, bidrager meget til sundheden, forklarer Søren Diederichsen.

– Når man er en del af et socialt fællesskab medvirker det til at give os de følelsesmæssige og praktiske ressourcer, vi har brug for. At tilhøre et socialt netværk får os til at føle os værdsat og elsket. Det har en stærkt beskyttende effekt på

sundheden og kan ansprende til, at vi har nogle sunde adfærdsmønstre, som fx kan forebygge misbrug.

– Der er sågar forskere, som mener, at mennesket som race kun har overlevet, fordi vi kan indgå sociale relationer.

## TIDLIGE DØDSFALD OG DEPRESSION

Alle mennesker kan indgå i sociale relationer. For søfarende kan det være svært at vedligeholde relationerne, når man er hjemmefra halvdelen af året. Det er stort set umuligt at dyrke en holdsport og blive en



Hver femte søfarende på et danskflaget skib oplever at være socialt isoleret i hjemmepærioden. Modelfoto.

del af et fællesskab om en fritidsaktivitet. Derfor dyrker søfarende oftest sportsgrene eller fritidsaktiviteter, der kan udøves alene som fx cykling, surfing på internettet, løb og fiskeri.

Det kan selvfølgelig have andre årsager som fx et personligt lavt behov for at socialisere. Eller det kan skyldes, at man ikke ønsker at betale til noget (fx foreningskontingent), når man kun er der halvdelen af tiden og derfor kun deltager sporadisk.

Dette solorid i fritiden kan forstærke den sociale isolation, som er forbundet med fx øget risiko for for tidlig død og for at udvikle en depression.

#### **AFHÆNGIGE AF ÆGTEFÆLLEN**

Søfolk fortæller, hvordan de ofte er afhængige af konens netværk. Samtidig er hun bindeled til og vedligeholder mandens netværk, når han er væk. Social isolation anses derfor for at være en

ekstra udfordring for søfarende, der ikke lever i parforhold. De har ingen til at vedligeholde netværket.

**”Den enkelte kan selv gøre en indsats for at bryde isolationen, men det er måske også noget, rederierne bør interessere sig for”**

Omvendt kan det for søfarende i parforhold være svært at bruge meget tid sammen med vennerne, fordi man jo nu er hjemme og derfor bør tilbringe tid sammen med familien. Det er såvel ens egen samvittighed som konens behov for, at manden er hjemme hos familien, der er med til at holde ham i hjemmet.

En problemstilling der bedst belyses med et citat fra undersøgelsen: ”Du er halvdelen af tiden væk på

arbejde – du skal således ikke bruge den anden halvdel på golfbanen”.

#### **GODE RÅD**

Hold kontakten med venner, når du er afsted. Brug mail og telefon.

Dyrk sport og andre fritidsinteresser, hvor du “tvinges” ud blandt andre.

Afstem forventningerne med din partner om, hvordan hjemmepærioderne bruges til størst mulig tilfredshed for begge parter.

Brug dit netværk – lav noget sammen med andre sejlen, der er hjemme.

#### **REDERIET**

Søren Diederichsen: – Den enkelte kan selv gøre en indsats for at bryde isolationen, men det er måske også noget, rederierne bør interessere sig for. De kunne fx stille lokaler til rådighed for fælles arrangementer,

*Fortsættes næste side*



“Researchers agree that good social relations and thus the possibility of social support make major contributions to health,” explains Søren Diederichsen.

“Being part of a social community helps give us the emotional and practical resources that we need.

**”Everyone can have social relations but for seamen it can be difficult to maintain relationships when they are away from home six months of the year”**



Belonging to a social network makes us feel valued and loved. It has a highly protective impact on health and can provide incentives for us to have healthy behavioural patterns that can for example prevent addiction and abuse.

For that matter, there are researchers who feel that humans as a race have only survived because we have social relations.

Everyone can have social relations but for seamen it can be difficult to maintain relationships when they are away from home six months of the year.

#### **GOOD ADVICE**

Stay in touch with friends while you are away. Use email and telephone.

Take to sports and other leisure interests where you are “forced” to mix with others.

Harmonise your expectations with your partner on what to do on home leave to give the greatest possible satisfaction for both parties.

Use your network – do something together with

*Continues next page*



other seamen who are home on leave.

Søren Diederichsen: "Individuals can make an effort for themselves to break out of isolation but this is also possibly something that shipowners should take an interest in. They could for example provide rooms for events which could include professional talks. Or they could take the initiative for social events for employees and their families and thus help build up networks."

After all, companies also have an interest in the well-being of their employees at work and at home.

## Swedes turning Danish

Various Swedish shipowners have started to switch to the Danish flag. Including Tärntank, which in November will switch from NIS to DIS for one of its Tankers, after the Company last year switched five Tankers from Swedish to Danish. The company now has an official address in Skagen and Danish ensign now flies on these ships, but why?

It is all about money and on continuing to be competitive in the international transport market.

A taxation agreement between Norway and Poland expired. This meant that Polish crew members were taxable in both countries.

"We felt that this could lead to pressure on pay or that our Polish crew would leave us. We wanted to avoid this and so looked at other options. Sweden was already out of the picture since we do not have tonnage tax," explains CEO Trygve Möller, Tärntank Ship Management.

There are two significant reasons for opting for Denmark.

### Fortsat fra side 9

hvor der også kunne være et fagligt indslag. Eller tage initiativ til sociale arrangementer for medarbejdere og familier og dermed være med til at skabe netværk.

– Rederierne har jo også interesse i, at deres medarbejdere trives både på jobbet og i hjemmet.

– Vi har i Søfartens Arbejdsmiljøråd ikke et tilbud til søfarende, der er socialt isolerede. Vi kan gøre

opmærksom på problemet og håbe, det kan medvirke til, at de søfarende tager hul på en snak om det. Jeg ved, det er svært for mænd at tale om følelser, men jeg ved også, det er svært at være socialt isoleret.



# Dansk skibsfarts gode omdømme tiltrak svenskerne

## Tärntank – et af de svenske rederier, der nu har Dannebrog på agterstavnen

Donsø er en lille ø i den svenske skærgård. Kun få kvadratkilometer stor. Havde den været dansk, var den formentlig affolket – eller stærkt på vej til at blive det. På Donsø er der skole til og med 6. klasse, to kirker, to sportspladser hvoraf den ene er med kunstgræs, samt en nybygget idrætshal opført delvist via frivillige indsamlinger og tilskud fra private og erhvervsliv. Et levende samfund som mange unge vender tilbage til, når de har gennemført en uddannelse og stiftet familie.

Fra øen kan man nemlig nå centrum af den nærliggende storby, Göteborg. Bare 40 minutter er transporttiden med færge og bus, og det gør den lille ø attraktiv for pendlere.

Og så har 10 tankskibsrederier med samlet et halvt hundrede tankskibe udgangspunkt på Donsø. Måske et vidnesbyrd om, at man på øen i århundreder har stået



Trygve (t.v.) og Claes Möller, administrerende direktør og safety manager i Tärntank, der har skiftet NIS ud med DIS.



Fiskefartøjerne er stort set forsvundet fra Donsø, som til gengæld er hjemstavn for en halv snes tankskibsrederier.

overfor valget: Fisker eller sømand. I dag er fiskerne stort set forsvundet, men der er med de gode transportmuligheder dukket andre muligheder frem – og rederierne har overlevet – omend ingen af skibene kan anløbe Donsø. Dertil er havnen for lille.

#### FRA NIS TIL DIS

Et af rederierne, Tärntank, skiftede sidste år det svenske flag ud med det danske og DIS for fem skibe, fordi Sverige som det eneste land i Europa ikke har et internationalt skibsregister og ikke ønsker at gå over til tonnageskat. I november i år følger endnu ét efter med et skifte fra NIS til DIS, fordi en skatteaftale mellem Norge og Polen udløber. Det betød, at de polske besætningsmedlemmer skulle beskattes i begge lande.

Vi forudså, at det kunne føre til et lønpres – eller at vores polske besætningsmedlemmer forlod os. Det ville vi gerne undgå og så os derfor om efter andre muligheder. Sverige var på forhånd udelukket, da vi som nævnt ikke har tonnageskat, forklarer administrerende direktør i Mangement Bolaget Tärntank Ship Management, der har til huse på Donsø, Tryggve Möller.

Rederiet har nu sit hovedkontor i Skagen.

Flagskiftet handler altså om at bevare konkurrenceevne på de internationale transportveje.

#### DET GODE OMDØMME OG KULTUR

Der er to væsentlige årsager til, at det blev Danmark.

– Den vigtigste er det gode omdømme dansk skibsfart har med få tilbageholdelser og en placering højt oppe på Paris MOU. Den anden er de kulturelle lighedspunkter mellem vores to lande, uddyber han.

#### SIKKERHED OG TRIVSEL

I Danmark bryster vi os af vores gode arbejdsmiljø og sikkerhed om bord, men det er nu ikke noget, der imponerer svenskerne.

Og dog.

– Det danske regelsæt om arbejdsmiljø og sikkerhed er "sort/hvidt". Det er til at forstå, og vi ved, hvad vi skal rette os efter. Det er godt. Til gengæld er det lidt dyrt.

– Flagskiftet betyder således, at vi skal investere mellem 250.000 og en halv million kroner pr. skib til bl.a. uddannelse, §16 kurser og forbedringer rundt om på skibene. Fx skal vi støjdempe kamrene og forbedre ventilation og udsugning, fortæller safety manager Claes Möller.

– Herudover kommer det

årlige kontingent til Søfartens Arbejdsmiljøråd.

#### BESÆTNINGEN SPØRGES

Claes Möller fortæller videre, at rederiet har en meget bevidst holdning til sikkerhed og trivsel om bord. Kunderne kræver ganske enkelt, at rederiet har styr på de forhold, og der gennemføres til stadighed forbedringer.

I den forbindelse er det ingen ulempe, at de fleste medarbejdere på rederikontoret er tidligere søfarende. De kender betydningen af gode forhold om bord.

Derfor er det helt naturligt, at besætningen på alle niveauer tages med på råd ved nybygninger, hvorfor der naturligt bliver større fokus på arbejdsmiljøet.

– Det er en utrolig frugtbar proces, anbefaler han.

#### SIKKERHEDSRUNDER

Den bevidste holdning til sikkerhed og trivsel skinner også igennem på sikkerhedsmøderne, der altid slutter med en gennemgang af skibet på baggrund af en tjekliste, og resultatet kommunikeres ud til de andre skibe.

Social isolation forsøger man at forebygge ved at oparbejde en kultur, hvor

"The most important is the good reputation that Danish shipping has with few detentions and a placing high up the Paris MOU. The other is the cultural similarities between the two countries," he explained.

In Denmark we may boast of our good working environment and health and safety aboard but that is not something that impresses the Swedes.

And yet.

The Danish rules on health and safety are "black and white". They are understandable and we know how we have to act. That is good. On the other hand, it is rather expensive."

Safety Manager Claes Möller reports that the company has a highly proactive approach to health and safety and well-being aboard. Clients quite simply demand that companies have these issues under control and that there are constant improvements.

In this, there is no disadvantage in the fact that most employees at the company office have previously served at sea. They know the importance of good relations aboard.

So it is quite natural for crew at every level to give advice

Fortsættes næste side

Continues next page



Continued from page 11

on newbuildings where it is natural for there to be a greater focus on the working environment.

“It is an incredibly productive process,” he recommends.

The proactive approach to health and safety and well-being is also apparent at safety meetings which always end with a review of the ship using a checklist and results are communicated with the other ships.

They try to prevent social isolation by establishing a culture in which crew do not keep themselves to themselves too much. There are coffee breaks for all three times a day so everybody meets up those three times.

There is free wireless internet with the option of using Skype for calling friends and family ashore.

When crew are taken on by Tärntank and before joining their ship for the first time, they receive a job description with a review of the areas for which as crew they will be responsible. All the job-descriptions are available at the manning agency used by the company.

“Everybody aboard has their own area of responsibility. It provides continuity when changing crew,” feels Claes Möller.

And it provides transparency and also security and satisfaction for crew members since the company has a retention rate right up at 95%. So there is very little turnover of crew members.

Crew-wise, ships are divided two and two. Officers first have three month tours aboard one ship and then, after six weeks on home leave, three months on the other. This means there are three teams divided among two ships which also makes for good continuity and greater knowledge about individual vessels.



En lille detalje fra havnen på Donsø, hvor denne tavle viser samtlige tankskibe, som øens rederier har i drift.

Fortsat fra side 11

besætningsmedlemmerne ikke isolerer sig for meget. Der er således fælles kaffe tre gange dagligt, så alle mødes de tre gange.

Der er trådløst, gratis internet med mulighed for at bruge Skype til at kommunikere med familie og venner i land.

#### FORBEREDES PÅ JOBBET

Når man ansættes i Tärntank får man, inden man kommer om bord første gang, udleveret en jobbeskrivelse med en gennemgang af de områder, man som medarbejder får ansvaret for. Alle jobbeskrivelser er tilgængelige på de bemandingsbureauer, rederiet bruger.

Alle om bord har hver sit ansvarsområde. Det giver kontinuitet ved skift af besætning, mener Claes Möller.

Og det giver åbenbart også tryghed og tilfredshed blandt besætningsmedlemmerne, idet rederiet har en fastholdelsesrate på hele 95%. Altså en meget lille udskiftning af besætningsmedlemmerne.

Besætningsmæssigt er skibene delt op på hold a to skibe. Officerne er udmønstret tre måneder først på det ene skib og siden – efter halvanden måned hjemme – tre måneder på det andet skib. D.v.s. der er tre hold, som deles om to skibe, hvilket også giver god kontinuitet og stort

kendskab til det enkelte fartøj.

#### UDDANNELSE

Uddannelsesmæssigt bruger rederiet [www.shipgaz.com](http://www.shipgaz.com), der tilbyder internetbaserede kurser, ligesom det abonnerer på shipgaz' magasin, der sendes både til skibene og til besætningsmedlemmernes privatadresser, så alle har en mulighed for at være på omgangshøjde informationsmæssigt.

– Shipgaz er således vores værktøj til kompetenceudvikling, påpeger Tryggve Möller.

#### SAMARBEJDE

Udviklingsmæssigt er der dog også en anden linje, nemlig et tæt samarbejde mellem rederierne på Donsø. Fx får alle rederier bygget skibe på samme værft, og der er et tæt samarbejde om safety og teknik. Et samarbejde der på IT-området er formaliseret mellem Tärntank og rederierne Furetank og Sirius.

Og så er der også Donsømessen til at holde sig ajour med udviklingen. Den blev holdt første gang i 2009 og tiltrak 400 søfarende og forhandlere af udstyr til skibsfarten. Den bød også på workshops og paneldebatter om fremtidens søfart og udstyr. Den holdes igen i 2011 over to dage og kan vel betegnes som en svensk pendant til SMM, der holdes i september hvert år i Hamburg.

Se mere på [shipgaz.com/marketing/events/dtm](http://shipgaz.com/marketing/events/dtm)