



ISSN 1395-7414

SØSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



Special galley introduction

When providing meals for 300 people working around the clock on a drilling rig, it is extremely important to have excellent hygiene in the galley. Which is why Lauritzen Offshore Services are introducing a special introduction course for galley personnel aboard the Dan Swift, like the obligatory introduction to Health, Safety and Environment.

For the next five years, the Dan Swift will be acting as accommodation vessel for personnel on a drilling rig owned by the Brazilian oil company, Petrobras.

"We do not employ catering personnel. Petrobras does. But it is our responsibility to ensure that conditions aboard the Dan Swift are in order and that what personnel on the drilling rig eat does not make them ill," says Olivia Louw, who is the company's HSSE Manager.

"But our special introduction course will ensure that everyone in the galley is aware of the hygiene requirements and the requirements for personal safety that we expect them to know about and which are required in law. It is also a matter of their own safety. Indeed, it is our responsibility to ensure that they are not injured."

"We cannot decide who Petrobras chooses to be responsible for operations in the galley but we can train the people who come aboard. It improves their skills and we gain experience we can use elsewhere in our organization," points out Olivia Louw.

Rederi giver kabyssen speciel opmærksomhed

Lauritzen Offshore Services indfører speciel introduktion til kabyssen om bord på Dan Swift

Når man dagligt skal levere mad til 300 mennesker, der arbejder i døgndrift på en boreplatform, er det ekstremt vigtigt, at hygiejnen er i top i kabyssen. Derfor indfører Lauritzen Offshore Services en speciel introduktion for medarbejderne i kabyssen på Dan Swift, på linje med den obligatoriske introduktion til Health, Safety and Environment.

Dan Swift skal de næste fem år være "hotelskib" for medarbejderne på en boreplatform ejet af det brasilianske olieselskab, Petrobras.

"Det er ikke os, der ansætter cateringpersonalet. Det gør Petrobras. Men det er vores ansvar, at forholdene om bord på Dan Swift er i orden, og at medarbejderne på boreplatformen ikke bliver syge af det, de spiser," fortæller Olivia Louw, som er rederiets HSSE Manager.

"Med den specielle introduktion vil vi sikre os, at alle i kabyssen har kendskab til de hygiejnekrav og krav til personlig sikkerhed, som vi forventer, de har, og som lovgivningen stiller. Det handler også om deres egen sikkerhed. Det er jo også vores ansvar, at de ikke kommer til skade."

Der er stor forskel på at arbejde i en kabys, hvor der skal tilberedes mad til en besætning på 10-12 mand, og at arbejde i en kabys, der skal tilberede mad til 300 mand, og som skal være i drift døgnet rundt.

Der er også store forskelle på de krav, der er i Danmark og kravene i fx Sydamerika, USA eller Kina.

"Ikke alle har den nødvendige uddannelse, som vi efterspørger, og der er mange ting at være opmærksom på, når man arbejder med mad. Fx kontrol af varer ved modtagelsen og håndtering af dem, så de ikke blandes uhenigtsmæssigt. Er de forsvarligt indpakket,



Et hotelskib med plads til 300 mand stiller særlige krav til hygiejne. Derfor skal medarbejderne i kabyssen fremover gennem et specielt introduktionsforløb.

eller er emballagen brudt, så fx det vacuum-pakkede kød eksponeres til luft, så de skal sendes retur. Undgå grøntsager og råt kød på samme skærebælt. Sikre at ens tøj er rent. Brug af plasthandsker og hårnæt. Den personlige hygiejne. Rengøring. Glatte gulve. Og meget andet som man måske ikke er vidende om eller opmærksom på, når man kommer fra en mindre kabys, eller aldrig har hørt om de danske krav til fødevarer sikkerhed, hygiejne og egenkontrol."

"Vi kan ikke bestemme, hvem Petrobras vælger til at stå for opgaverne i kabyssen, men vi kan træne dem, der kommer om bord. De fleste mennesker vil jo gerne gøre et godt job, og det er det, vi vil hjælpe dem til. Det er samtidig med til at løfte deres kompetencer, som de kan drage nytte af senere. Og vi får nogle erfaringer, vi kan bruge andre steder i vores organisation," påpeger Olivia Louw.

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

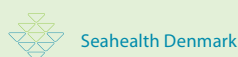
Ansvarshavende
Sekretariatschef Connie S. Gehrt
Redaktør Peter Finn Larsen
Tlf. 57 82 02 03
e-mail: larsen@0203.dk

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.



Seahealth Denmark

Farvel til SøSikker – goddag til et helt nyt blad

Det nummer af SøSikker, som du sidder med i hånden, er det sidste nummer i den udformning bladet med relativt få variationer, er udkommet i siden Rådets spæde start. Verden, søfart og arbejdsmiljøet har forandret sig en hel del siden da, og tiden er nu inde til også at forny bladet.

Næste nummer vil derfor som noget meget væsentligt have fået et nyt navn, der lægger sig op ad vores engelske navn og hjemmeside: SEAHEALTH.

Bladet vil fortsat være på både dansk og engelsk, og i forhold til nu vil der blive lagt vægt på flere historier, der afspejler, at Rådets målgruppe i dag er multikulturel, og at verden er større end Danmark. Endvidere vil bladet være bygget anderledes op og med flere konkrete og anvendelige råd og anvisninger. Vi vil gerne præsentere noget, du kan bruge direkte i din sikkerhedsgruppe eller i dit daglige arbejde.

Vi skal også have flere gode billeder i SEAHEALTH. Elsker du at fotografere til søs? Kan du tage nogle gode fotos af arbejdssituationer, aktive sikkerhedsudvalgsmøder eller hyggestunder? Så læs mere nedenfor.

Vi vil som noget nyt og i begrænset omfang give mulighed for annoncering i bladet. Har det din interesse, så kontakt os.

Og husk, at du altid kan holde dig opdateret om arbejdsmiljø på www.seahealth.dk og abonnere på nyhederne ved at tilmelde dit skib og/eller dig selv på forsiden af hjemmesiden eller på mail info@seahealth.dk.

God sommer.

Connie S. Gehrt
Sekretariatschef

You are wanted!

– If you have a camera, we have a “showroom” for your shots

Are you quick on the trigger and do you use your camera occasionally as a hobby?

If you can shoot good shots and already have your own camera, we would like to get in touch with you and invite you to join our network of picture delivers at sea. We would like to upgrade our publication on pictures from sea and foreign countries, especially pictures showing working environment and fellow crew working – hopefully with your help. It can be pictures from every day life on your ship, on deck or spectacular sceneries at sea around the world. We hope to hear from you.

Drop us an e-mail on info@seahealth.dk and let us know, if you are interested in advancing from hobby to semi-pro.





Hygiene and self-assessment



Når kabyssen er pæn og ren, motiverer det til at have en høj hygiejnestandard. Arkivfoto.

At feje for egen dør...

Scenariet er klassisk: Vi kan jo ikke gøre det bedre end forholdene tillader! Det gælder også hygiejnen om bord. Og skal forholdene være bedre, så skal der også fejes for egen dør

Af Carsten Gydaahl-Jensen

Alle om bord har et ansvar for, at der er rent, især i kahytterne, messen og andre områder, hvor alle skal færdes til daglig. På det interimistiske skilt i duty messen "Ryd op – din mor arbejder ikke her" kunne der også stå "Ryd op, vask hænder og lad det beskidte tøj blive uden for – din mor arbejder ikke her."

Særligt vigtigt er områderne, hvor der hver dag spises mad. Her er det den ansvarlige i kabyssen, der tager sin tørn og fordeler

arbejdet. Men han kan sætte nok så mange skilte op med "Husk at vaske hænder," men lige meget hjælper det, hvis han for tiende gang på to dage, kan se sorte fingre ved buffeten.

Det er respektløst over for hovmesters eller catering officerens arbejde ikke at vaske hænder, før der langes til fadet eller buffeten. Og hensynsløst at sætte sig ved bordet i beskidt tøj. Det bør være muligt for alle altid at have to sæt arbejdstøj, så der inden spising kan

skiftes til rent tøj, der ikke er smurt ind i olie.

BESKIDTE TRICKS FORBUDT
I Maritime Labour Convention 2006 (MLC) er der udstukket nogle retningslinjer for at opnå bedre hygiejne og fødevarer kvalitet. Port State Control (PSC) vil således fremover have mere fokus på at få beskidte tricks ud af kabyssen og opbevaringen for at få højere kvalitet i maden og produktionen ind. Det er rederiets ansvar

Fortsættes på side 4

Everyone aboard has a responsibility for ensuring things are kept clean, especially in the cabins, mess and other areas where people move around every day. The areas where meals are served are especially important. This is where the person in charge of the galley needs to step in and make things happen. But he can put up all the signs he wants saying "Remember to wash your hands" but it does not help if for the tenth time in two days he sees grimy fingers at the buffet.

Not washing hands before reaching for the serving dish or buffet shows a lack of respect for the steward or catering officer's work. As does sitting at the table in dirty clothing. It should be possible for everybody to have extra work clothing so they can change into clean cloth before entering the mess room.

Maritime Labour Convention 2006 (MLC) lays down guidelines for better hygiene and food quality. In future, Port State Control (PSC) will focus more on keeping grimy tricks out of the galley and stores so as to maintain higher quality of food and production. The company is responsible for introducing inspections and raising the standards all the way from loading stores to cleaning. Hygiene must be made part of a system, a so-called hygiene self-assessment.

Are the pre-conditions in place for self-assessment aboard?

Obviously, if bad habits have taken over in the galley and it is difficult to see the difference between before and after cleaning, it may be that the conditions are not in order. This is when it is up to the company to get the

Continues page 4



Continued from page 3

galley into a condition so it is actually possible to clean and introduce self-assessment.

It will not happen overnight but it is possible to make a start, for example by replacing worn wooden chopping boards with deep scratches or by completely switching to plastic chopping boards in different colours. Or getting work surfaces repaired so there are no cracks between the joints in the stainless steel. Or replacing cracked tiles and regrouting. And ensuring that there is enough forced draught in the cooker hood, etc.

What is self-assessment?

Self-assessment means managing your ingredients and work processes and being used to monitoring temperatures and product flows on documents. For example, checking that there is no cross-contamination when moving from one ingredient to another, for example by first cutting up chicken and then forgetting to wash hands and implements before starting on the vegetables. Cross-contamination can happen, when bad bacteria are carried from one food to another food.

The challenge for ships is not the introduction of self-assessment but of modifying all day-to-day routines and conditions aboard. And especially to agree on and write down who should do what and when, and who should follow up. Posting schedules can help in the galley but if there is no backup from ship's management for introducing good routines and spending time on noting down dates and figures, interest will fade away. The hammer falls the day of a PSC – a situation when it is nice to be able to document that the problem has been addressed and a date set for improvements.



Rene hænder og rent tøj er hensynfuldt over for kollegaerne, inden man langer til fadet eller sætter sig til bords. Arkivfoto.

Fortsat fra side 3

at indføre kontrol og højne standarden lige fra varemodtagelsen til rengøringen. Hygiejnen skal sættes i system – såkaldt egenkontrol.

Er forudsætninger for egenkontrol i orden om bord? Det er klart, hvis det er de dårlige vaner, der har overtaget i kabyssen, og det er svært at se forskellen mellem før og efter, der er gjort rent, så kan det være, at forudsætningerne ikke er i orden. Her er det rederiet, der har ansvar for at få bragt kabyssen i en sådan stand, at det faktisk er muligt at gøre rent og gennemføre egenkontrol.

Det sker ikke over en enkelt nat, men det er muligt at begynde, fx ved at udskifte de slidte træskærebretter med dybe riller eller helt at skifte til forskellig farvede plastikskærebretter. Eller få repareret arbejdsbordet, så der ikke er revner mellem sammenføjningerne i pladerne af rustfrit stål. Eller skifte de flækkede klinker og reparere fuger. Og sørge for at emhætten kan suge ordentligt osv.

HVAD ER EGENKONTROL?

Egenkontrol er at have styr på sine egne råvarer og arbejds gange og vænne sig til at overvåge temperaturer og vareflowet skriftligt. Eksempelvis overvåge, at der ikke sker krydskontaminering, når man går fra én råvare til en anden, fx ved først at skære rå kylling og dernæst glemme at vaske hænder og redskaber, inden man går i gang med det grønne.

Krydskontaminering betyder, at der kan overføres farlige bakterier fra en vare til en anden.

Udfordringen for skibene er ikke selve det at indføre egenkontrol, men snarere at tilpasse egenkontrollen til de daglige rutiner og forholdene om bord. Og ikke mindst at aftale og skrive ned, hvem der gør hvad, hvornår og hvem der følger op. Skemaer kan hjælpe i kabyssen, men er der ikke opbakning fra skibsledelsen til at indføre gode rutiner og bruge tid på at notere datoer og tal, så daler interessen. Hammeren falder den dag, PSC skal kontrollere, og i den situation vil det være rart at kunne dokumentere, at der er taget

hånd om problemet og sat dato på for udbedring.

HOVMESTER

GOES TO HOLLYWOOD

Måske knap så vidt, men i hvert fald, så er der hjælp på vej i form af en film og materiale til selv at gå i gang med egenkontrol. Materialet kan bruges af henholdsvis DP og HSEQ til fx at indarbejde egenkontrol i ISM/ sikkerhedsproceduren og af hovmester/catering officer til at gennemføre egenkontrol i kabyssen. Det kan anbefales at udarbejde sit eget egenkontrollsystem, og når det skal implementeres at tydeliggøre, hvem der har ansvar for hvad.

I materialet vil der være tip og tricks til at få styr på fødevarer sikkerheden, en plakat der illustrerer de daglige huskeregler og brugbare skilte, der med fed understreger de mest almindelige faldgruber i kabyssen og messen. Alt materiale vil være baseret på HACCP og anbefalingerne fra WHO og PSC og vil efterkomme kravene i MLC 2006. Al materiale leveres af Søfartens Arbejdsmiljøråd.

De, der skal følge reglerne, skal også skabe dem

Rederierne er kommet langt med at indføre standarder og procedurer for sikkerhed og undgåelse af ulykker, men de bør i endnu højere grad give de søfarende indflydelse på, hvordan ulykker bør forebygges, siger seniorforsker Fabienne Knudsen

En no-blame-kultur er blevet fast inventar i mange rederier. De standarder og procedurer for sikkerhed, en sådan kultur indebærer, skal give så få arbejdsulykker som overhovedet muligt. Der er sket meget i søfarten på det område de senere år, men rederierne kan blive endnu bedre, vurderer Fabienne Knudsen, seniorforsker ved Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed i Esbjerg:

"Rederierne har fået øjne-ne op for, at det er vigtigt at skabe en no-blame-kultur. De er også på rette vej, men der er lang vej til målet endnu," siger hun.

De kan især blive bedre til at oplyse og inddrage de søfarende, vurderer hun.

SØFARENDE PROTESTERER
Viljen til en no-blame-kultur er til stede, understreger Fabienne Knudsen.

"Men det er farligt, hvis rederierne tror, de er nået i mål med opgaven."

"Mange søfarende synes, det er et problem, at de bliver bedt om at følge en lang række regler i stedet for at tænke selv. De mener faktisk, det er mere sikkert at tænke selv, for regler tager ikke hensyn til den specifikke situation. Der er aldrig to situationer, der er ens, og de

søfarende, jeg taler med, synes indimellem, at de ligefrem må følge regler, fordi rederiet pålægger dem det, blot for at undgå at pådrage sig skyld," forklarer Fabienne Knudsen.

"I værste fald kan det måske ligefrem være med til at fremkalde en ulykke."

VÆR YDMYGE

Det er ikke altid, medarbejderne har mærket noget til, at der er kommet en no-blame-kultur i firmaet. Der kommer nye procedurer, men måske følger der ikke tilstrækkelig forklaring med på, hvad det skal til for. Hvad rederierne mangler, er en endnu tættere dialog med kollegerne til søs:

"Hvis man får indflydelse på reglerne, så får man også en højere grad af ejerskab til dem. Det gør det lettere at acceptere reglerne. Det gælder om at involvere medarbejderne," forklarer Fabienne Knudsen.

Fabienne Knudsen foreslår rederierne at følge forskeren Sidney Dekkers højaktuelle og gode råd om bedre at forstå menneskelige fejl.

"Rederierne spørger for lidt. Medarbejderne tør ikke være ærlige. De, der tror, de har en no-blame-kultur, er måske dem, der har allermost brug

for at læse rådene fra Sidney Dekker," fremsætter Fabienne Knudsen.

TILLID

En ægte no-blame-kultur kan man ifølge Fabienne Knudsen blandt andet finde i et lille firma i den danske sektor af Nordsøen. Et firma, hvor sikkerhedsniveauet er højt, hvor medarbejderne ejer reglerne, og hvor begrebet "ulykkesflugt" ikke kan bruges. Et af kendetegnene er, at near-miss-rapporterne ikke er anonyme:

"Medarbejderne tør skrive deres navn på, fordi de ved, at de ikke får skylden," påpeger Fabienne Knudsen.

"Den slags kommer ikke over night. Det er tillid, der skal opbygges."

"Det tager tid at overbevise medarbejderne om, at de ikke har skylden," siger Fabienne Knudsen.

"Det kan til en start være nødvendigt at forklare mandskabet på skibene, hvad en no-blame-kultur egentlig går ud på. Måske skal medarbejderne til syvende og sidst selv læse Sidney Dekkers bog *The Field Guide to Understanding Human Error*."



People who have to follow rules should also set them

Shipping companies have come a long way in introducing standards and procedures for safety and for preventing accidents but they could do even better, feels Fabienne Knudsen, Senior Researcher at the Center for Maritime Health and Safety in Esbjerg:

"Shipowners have found out that it is important to create a no-blame culture. They are on the right track but there is still a long way to go," she says.

They could especially be better at informing and involving seamen, she feels.

"Many seamen feel that following the rules and not just thinking for themselves is a problem. In fact they think it is safer to think for themselves because the rules do not take into account every specific situation. No two situations are ever alike and the seamen I have spoken to seem to think that they absolutely have to follow the rules because the company orders them to just to avoid getting the blame," explains Fabienne Knudsen.

"In the worst case, it could even help cause an accident."

What the companies need is an even closer dialogue with their colleagues at sea.

"If you can influence the rules, you also have more of a sense of ownership of them. It makes it easier to accept the rules. It is a matter of involving the personnel," explains Fabienne Knudsen.

She proposes that the companies should follow researcher Sidney Dekker's excellent, highly topical advice for a better understanding of human error.

Read Fabienne Knudsen's review of Sidney Dekker: *The Field Guide to Understanding Human Error* at www.sdu.dk/ansat/fak

No-blame-kultur

Det er ikke bare den eller de personer, der er fysisk til stede ved en ulykke, som er skyld i den. Der er altid et hav af forklaringer på, hvorfor ulykken skete. Et rederi med en no-blame-kultur vil forsøge at fjerne de usikkerheder, som kan føre til ulykker, FØR ulykkerne sker.

Læs Fabienne Knudsens anmeldelse af Sidney Dekker: *The Field Guide to Understanding Human Error* på www.sdu.dk/ansat/fak



Comparisons led to a tenfold increase in nearmisses

The goal is six nearmisses a month per ship.

A total of 70 ships in the fleet.
Total number of nearmisses: 30-40.

That was the situation at Torm in the summer of 2010.

"You are wearing blinkers if you never see a near miss. It is a major misunderstanding if people believe that a ship without nearmisses is a safe ship," says Michael H. Larsen, Senior Manager, SQE Systems and Security at shipowners Torm.

"If there are many nearmisses, you are aware of the safety risks and react to them," he points out.

In August last year, Michael Larsen started sending out monthly statistics on nearmiss reports to the whole fleet, listed by individual ships. The reactions came promptly. Just the fact that it was then possible to make comparisons with other ships and see how many nearmisses they reported made the number of nearmisses rise.

Since then, the monthly statistics have been followed up with remarks from the company and most recently, with follow-up to hear what they were doing aboard individual ships to follow up on the nearmisses they have reported.

Michael Larsen: "We push for a response within three days. If the ship does not respond, we follow up on it because we need an answer."

The effect of the extra attention to nearmisses was clear. Numbers of nearmisses rose from 30-40 a month to 339 reports in December.

Et kig i kollegaens rapport 10-doblede nearmiss i Torm

Alene en sammenligning mellem skibene fik antallet af nearmiss til at stige

Målsætningen er 6 nearmiss pr. skib om måneden. Flåden er på 70 skibe. Antal nearmiss: 30-40 om måneden – i alt! Det var status i Rederiet Torm i sommeren 2010.

"Jamen, vi følger jo procedurerne, og så er der ingen nearmiss," lød forklaringen på de manglende nearmiss fra et af de skibe, rederiet aldrig – eller yderst sjældent – fik en rapport fra.

"Man går med skyklapper på, hvis man aldrig observerer en nearmiss. Det er jo en stor misforståelse, hvis man tror, et skib uden nearmiss er et sikkert skib," siger Michael H. Larsen, Senior Manager i SQE Systems and Security i Rederiet Torm A/S.

"Hvis der derimod er mange nearmiss, er det tegn på, at man er opmærksom på de sikkerhedsrisici, der er, og at man reagerer på dem," påpeger han.

FØLGER OP

I august sidste år begyndte Michael at sende en statistik ud over månedens indberetninger af nearmiss til alle rederiets skibe fordelt på fartøjer. Reaktionen kom prompte. Alene det at man nu kunne sammenligne sig med kollegaerne og se, hvor mange nearmiss de rapporterede, fik antallet af nearmiss til at stige.

Siden er den månedlige statistik fulgt op af kommentarer fra rederiet og senest med en opfølgning for at høre, hvad man på det enkelte skib gør for at følge op på de indberettede nearmiss.

Report Near Misses



Tegning: LL Roberts Group

Michael: "Vi opfordrer til at svare tre dage senere. Gør skibet ikke det, følger vi op på sagen, fordi vi vil have et svar."

10-DOBLING

Effekten af den skærpede opmærksomhed om nearmiss udblev ikke. Antallet af nearmiss steg fra 30-40 om måneden til 339 rapporter i december.

Det er imidlertid vigtigt at følge op fra land og reagere på de indberettede nearmiss. Det viser udviklingen.

I januar betød et systemnedbrud nemlig, at der ikke blev fulgt op fra land og straks faldt antallet af indberetninger med en tredjedel!

Men ikke nok med det. Den manglende respons fra kontoret i januar betød, at det tog fire måneder at komme op på niveau igen. Først i maj var antallet tilbage på niveau og med 369 indberetninger oppe i nærheden af målområdet på seks indberetninger pr. skib.

"Der er således en klar sammenhæng mellem vores respons på skibenes indberetninger og antallet," konkluderer Michael.

Han har i øvrigt set lidt tilbage på statistikkerne fra tidligere. De fortæller, at enkelte skibe i perioder har været ret flittige til at indberette nearmiss.

"Formentlig fordi der har været en engageret kaptajn, men engagementet døde ret

hurtigt ud, viser statistikken.”

”Det fortæller mig, at det er nødvendigt at afsætte de nødvendige ressourcer til at behandle og reagere på indberetningerne, hvis man fortsat ønsker et højt niveau,” vurderer Michael, der i øvrigt er overrasket over, at en forholdsvis lille indsats har ført til en 10-dobling af nearmiss rapporter.

Det er for tidligt at sige noget præcist om konsekvenserne, men Michael vurderer, at der samtidig er sket en lille stigning i antallet af ulykesrapporter men tillige et lille fald i LTA i konsekvens af den skærpede opmærksomhed om sikkerhed om bord.
RESSOURCER

Tidligere brugte man i SQE en halv til en hel time dagligt på nearmiss. Nu bruger man 4-6 timer.

”Det fortæller, at det ikke er gratis at opgradere opgaven og give sikkerheden en højere prioritering, men jeg tror, det er en god prioritering. Antal nearmiss er jo også noget, vores kunder måler os på,” påpeger Robert Nielsen, der er General Manager i SQE.

PÅSKØNNE

Næste skridt på vejen mod at fastholde et højt antal nearmiss rapporter er at indskærpe rederiets inspektører og andre fra rederiet, der kommer om

bord, at de husker at påskønne besætningens indsats for at højne sikkerhedskulturen.

”Vi kan af rapporterne se, at det fortrinsvis er officererne, der indberetter og vi ved også, at det har stor betydning, at kaptajnen går forrest, når der skal ske kulturændringer. Derfor er det også vigtigt, at vi påskønner deres indsats. Det kunne vi jo konstatere, da der var systemnedbrud. Derfor skal vi bruge enhver lejlighed til at påskønne indsatsen og dermed synliggøre værdien af nearmiss rapporter,” konkluderer Michael H. Larsen.



However, it is important to follow up from ashore and to react to reported nearmisses.

In January, system downtime meant there was no follow-up ashore and the numbers of reports immediately fell by a third!

In May the numbers got back on track with 369 reports – near the target level of six reports per vessel.

There is thus a clear connection between a response to reports from ships and the number received,” concludes Michael Larsen.

The next step on the way to maintaining a high level of nearmiss reports is to emphasize the facts to the company’s inspectors and other company staff who go aboard so they remember to show appreciation for the crew’s efforts in giving the safety culture a boost.

Kaptajn om nearmiss:

Det er svært men ikke umuligt

Efterlyser standard for indberetning af nearmiss

Kaptajn Niels Hansen, Rederiet Torm, glæder sig over, at rederikontoret er begyndt at sende statistikker over nearmiss rapporter ud til skibene.

”Alene sammenligningen er nok til, at vi tager os sammen. Det er godt arbejde og med til at synliggøre os for hinanden – og synliggøre nearmiss. Det skaber opmærksomhed om det, der kan gå galt. Og det er der behov for,” mener han.

MEDANSVAR

”Der er mange tanker på dagsordenen for de søfarende, når de er til havs. Den personlige sikkerhed står ikke øverst på dagsordenen i det daglige. Specielt ikke under en recession, hvor bekymringen for hverdagen derhjemme vejer tungt i tankerne, men det fritager ikke de søfarende for et medansvar for egen og andres sikkerhed og sundhed,” mener han.

”Vi har jo viden nok, men alligevel kommer der ingen nearmiss rapporter. Jo, hvis jeg ligefrem opfordrer til det,” siger han og nævner, at han på et møde opfordrede samtlige besætningsmedlemmer til at holde øjnene åbne efter nearmiss.

”Gå rundt på skibet og observér. Tænk eventuelt tilbage på episoder, der kunne være gået galt,” lød opfordringen.

”Jeg fik 20 rapporter, men det var jo kun fordi, det var et krav fra mig,” vurderer han og nævner endnu et eksempel fra et sikkerhedsmøde, hvor hele besætningen deltog:

”Her var vi enige om, at antallet af nearmiss skulle øges. To timer efter ser jeg et besætningsmedlem udsætte sig selv for unødige risici, fordi ”han skulle jo bare lige ...”

EFTERLYSER STANDARD

”Det er svært at få ændret holdningen til sikkerhed. Og det er svært at få den menige søfarende til at indberette en nearmiss. De registrerer måske nok, at der er en farlig situation, men de skriver den ikke ned og afleverer i form af en nearmiss rapport.”

”Desuden er der forskellige praksis fra rederi til rederi for, hvordan man registrerer en nearmiss.”

”Jeg kunne godt tænke mig, at der bliver udviklet en eller anden form for standard for indberetningen. Det skal være nemt og hurtigt at indberette. Bliver det det, tror jeg, vi vil komme til at se flere og dermed få skærpet bevidstheden om sikker adfærd og udviklet en egentlig sikkerhedskultur på skibene,” vurderer Niels Hansen.


Captain on nearmisses: Standard forms requested

Captain Niels Hansen from Torm is pleased that the company office has started circulating statistics of nearmiss reports to ships.

”The comparisons alone are enough to make us pull ourselves together. It makes us aware of each other and nearmisses. It draws attention to what can go wrong. Which is needed,” he feels.

”It is difficult to change attitudes to safety. And it is difficult to get ratings to report a nearmiss. They may possibly identify a dangerous situation but they don’t write it down and hand it in as a nearmiss report.

I should like to see a standard form for reports drawn up. It must be easy and quick to make a report,” points out Niels Hansen.



Chemicals portal gives overview of chemicals

The chemicals portal has been created in conjunction with companies wishing for a tool to give them a regular overview of the chemicals used on their ships. The portal is part of the Health & Safety at Sea program released in December last year.

However, the chemicals portal has not been used so much, to the surprise of Anne Ries, Seahealth Health and Safety Consultant.

"Only a handful of companies consistently follow up on the positive list. The risk is that they have obsolete information about products. Or that they are unaware of new, less hazardous products that have now become available. The system is no better than the information that companies enter," she points out.

"The chemicals portal database is an absolutely unique product but it does require routine updates and maintenance," she adds.

There are currently about 4,000 different products in the database linked to the chemicals portal. Individual ships or procurement officers can, and probably do, start using new products in line with the company's positive list but if products are not reported to the chemicals portal database for review, there is no guarantee of the quality or legality of the information about the products. Or products that do not conform to the company's policy in the area may be unintentionally bought and used aboard.

And it probably happens frequently that chemicals that are not registered are bought and used. At Seahealth, we hear from suppliers that they sell many more products than those that are in the chemical portal's database.

Kemiportalen:

Dit værktøj til at skabe overblik over kemikalierne

Det er vigtigt at rederierne opdaterer deres positivlister af hensyn til både besætningen, lovgivningen og miljøet

Kemiportalen er skabt i samarbejde med rederierne, som har ønsket et værktøj, der løbende kan give dem overblik over kemikalier, der bruges på rederiets skibe. Portalen er en del af programmet Sikkerhed og Sundhed til Søs, der blev frigivet i december sidste år.

Kemiportalen bliver imidlertid ikke brugt i særlig stor udstrækning, og det undrer Anne Ries, arbejdsmiljøkonsulent i Seahealth.

"De fleste rederier udarbejdede positivlister over deres kemikalier i 2006-07 i forbindelse med 2006-udgaven af Sikkerhed og Sundhed til Søs, men kun en håndfuld rederier følger konsekvent op på deres positivliste. Risikoen er, at de ligger inde med forældede oplysninger om produkter. Eller mangler viden om, at der er kommet nye og mindre farlige produkter i handlen. Systemet er jo ikke bedre, end de informationer rederierne lægger ind i det," påpeger hun.

"Kemiportalen er et helt unikt produkt, men det kræver vedvarende opdatering og vedligeholdelse," tilføjer hun.

SIKRE SIG MOD RISICI
Der er pt. ca. 4.000 forskellige produkter i databasen, der er tilknyttet Kemiportalen. For hvert produkt har Seahealth



Der er mange måder at holde styr på kemikalier. Arkivfoto.

alth gennemgået de informationer, der er knyttet til de enkelte produkter. At sikkerhedsdatablade, arbejdspladsbrugsanvisninger og faresymboler er i overensstemmelse med fakta, og at produkterne ikke indeholder ulovlige stoffer. Hermed kan de søfarende ved brug af produkterne sikre sig mod unødige risici.

Det enkelte skib eller den rederiansvarlige i indkøbsafdelingen kan – og gør det formentlig – tage nye produkter i brug i forhold til rederiets positivliste, men hvis produkterne ikke tilmeldes Kemiportalens database og dermed bliver gennemgået, er der ingen garanti for kvaliteten eller lovligheden af infor-



Anne Ries points out that it is also considerably easier and faster to maintain and search for information than it used to be. At www.kemiportalen.dk, it is possible for companies and manufacturers to report new products for approval before listing on the chemicals database.

The new functionality also includes the following:

- The system ensures compliance with the new classification and labelling rules in the EU Regulation (CLP) on the basis of the global harmonized standards (GHS).
- The system makes it possible to comply with the rules on exposure scenarios and for data on chemical to be retained for ten years as laid down in the EU REACH regulations on registration, assessment and approval of chemicals.
- New, improved search options - search by product name, manufacturer /supplier or number in the chemicals database.
- Greater focus on technical prevention in workplace instructions.
- Labelling the most dangerous chemicals with a substitution icon – it can be a challenge to choose something less hazardous. Where suppliers (of paint and engine room chemicals only for the time-being) have been able to suggest a less dangerous chemical, it is added.
- Extensive quality assurance of product information on the chemicals database which means that some products have been dropped, among other things because it has not proved possible to obtain safety data sheets or if use of the products is prohibited.
- Companies can use their own product numbers on the new portal and after an update, these can then be seen by the company's ships.
- In the new program, ships can export a list of the chemicals registered aboard to the company so that the company can consolidate information from all its ships and file the information using the portal.



Har du styr på rengøringsmidlerne, og hvordan du beskytter dig mod utilsigtede virkninger? Hvis ikke, så brug IT-programmet Sikkerhed og Sundhed til Søs til at få det. Arkivfoto.

mationer om produkterne. Eller man kan om bord på skibene uforvarende komme til at købe og bruge produkter, som ikke stemmer overens med rederiets politik på området.

Og det sker sandsynligvis jævnlige, at der købes og bruges kemikalier, som ikke bliver registreret. Hos Seahealth hører man således fra leverandører, at der sælges langt flere produkter end dem, der er i Kemiportalens database.

”Er et produkt optaget i Kemiportalen, står vi inde for kvaliteten af informationerne om det, ligesom man kan finde informationer om tilsvarende og mindre farlige produkter, hvis de findes,” understreger Anne Ries.

Hun medgiver, at det kan tage tid at ajourføre positivlisten men påpeger, at det er langt hurtigere end at gøre det manuelt. Og når først informationerne ligger i systemet, er det betydeligt

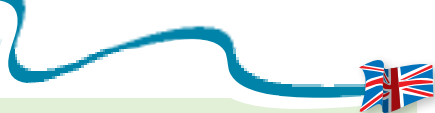
nemmere og hurtigere at vedligeholde og søge informationer end tidligere.

På www.kemiportalen.dk er det muligt for rederierne at melde nye produkter ind, så de kan godkendes inden registrering i kemikaliedatabasen. Kemiportalen er udviklet med tilskud fra Den Danske Maritime Fond og Orient Fond ved Dampskibsselskabet Norden A/S.



Se i øvrigt også den engelske oversættelse.

Kemiportalen gør det nemt at opdatere og overflødiggør masser af mapper.



The Captain and the Chemicals Portal: Easy to use – easy to update

Acting Captain John Jørgensen, Danish Ferries, feels the chemicals portal is a good help in the day-to-day work done on safety aboard.

“It ensures we have the right workplace instructions for when crew are working with chemicals. They know how to treat individual products and what personal protection they should use,” he emphasises.

“The chemicals portal means we have an even better tool for keeping chemicals under control and thus improved safety when using them,” he feels.

The database linked to the chemicals portal is regularly updated by the company’s IT staff but the aim is for more crew aboard to be able to do so to ensure there is always at least one person who knows the chemicals portal aboard well.

Chemicals portal – a good tool

Health & Safety at Sea, ver. 2 is a definite improvement on the previous version, feels Jacob Preuss, an officer at CT Offshore.

He uses the chemicals portal, which is an integral part of the program, to manage chemicals aboard.

“Having chemicals under control is part of the safety process aboard. If we can identify and possibly cut back on dangerous chemicals, we can also cut the risk of accidents and sickness. It also means fewer chemicals and makes it easier to have an overview with respect to use, procurement and inventory management,” he explains.

Kaptajn om Kemiportalen:

Nem at bruge – nem at opdatere

Kemiportalen har været med til at luge ud blandt kemikalierne i Danske Færger

John Jørgensen, fungerende kaptajn i rederiet Danske Færger, betragter Kemiportalen som en god hjælper i det daglige sikkerhedsarbejde om bord. Den giver ham som chef sikkerhed for, at det er den korrekte arbejdspladsbrugsanvisning, der bliver brugt, når medarbejdere arbejder med kemikalier.

“De ved, hvordan de skal forholde sig til de enkelte produkter, og hvilke værne-midler de i givet fald skal bruge,” understreger han.

“Vi ved jo, at hvis det er besværligt at finde arbejdspladsbrugsanvisningen frem, bliver det ikke gjort, og så bliver der sløset med sikkerheden,” tilføjer han.

Af samme grund er der i alle rum med rengøringsmidler en liste med de produkter, der

bruges, så medarbejderne kan hente de relevante arbejdspladsbrugsanvisninger på skibskontoret.

Databasen tilknyttet Kemiportalen bliver jævnligt opdateret af rederiets it-medarbejder, men hensigten er, at flere om bord skal være i stand til det, så der altid er mindst én med godt kendskab til Kemiportalen om bord.

“I forhold til tidligere tiders mappesystem er Kemiportalen meget nem at bruge. Den er også nem at opdatere, så der er faktisk ingen undskyldning for ikke at gøre det,” mener John Jørgensen.

Danske Færger fik allerede for 4-5 år siden udarbejdet sin første positivliste over kemikalier i rederiet.

John Jørgensen blev den-

gang sat i spidsen for en miljøstyregruppe, og han erkender, at det var en “tung” opgave at få styr på kemikalierne men tilføjer, at det var besværet værd.

Han er overbevist om, at den skærpede holdning til kemikalier og brug af dem – oprindeligt affødt af programmet Sikkerhed og Sundhed til Søs – har været med til at luge ud blandt de farlige kemikalier i Danske Færger.

“Med Kemiportalen har vi fået et endnu bedre værktøj til at holde styr på kemikalierne og dermed sikkerheden ved brugen af dem,” vurderer han.

John Jørgensen har delta-get i et af Seahealths kurser om Kemiportalen, og han opfordrer kollegaer i andre rederier til at gøre det samme, når tilbuddet er der.

“Eller også kunne Seahealth tilbyde at holde kurser ude på skibene,” foreslår han som et middel til at gøre programmet mere kendt og accepteret.

“Jo flere rederier, der bruger Kemiportalen og opdaterer deres positivlister, des bedre bliver den, og det vil gavne alle brugere,” påpeger han.

Kemiportalen – et godt hjælpeværktøj

Har man styr på kemikalierne, kan man reducere risikoen for ulykker og sygdom

Programmet Sikkerhed og Sundhed til Søs version 2 er en klar forbedring i forhold til den tidligere version. Der har godt nok været en del indkøringsproblemer, og der er stadig irritationsmomenter, men generelt er der tale om forbedringer, mener Jacob Preuss, der er styrmand i rederiet CT Offshore.

Kemiportalen, der er en integreret del af programmet, bruger han til at holde styr på kemikalierne om bord.

“At have styr på kemikalierne er en del af sikkerhedsarbejdet om bord. Kan vi identificere og evt. reducere antallet af farlige kemikalier, kan vi også reducere risikoen for ulykker og sygdom. Desuden giver en reduceret mængde kemikalier også et lettere overblik mht. brug, indkøb og lagerstyring,” forklarer han.

Jacob Preuss fremhæver, at Kemiportalen har en god brugerflade og er nem at finde de relevante informationer i.

“Køber vi et nyt produkt, der ikke findes i databasen, indberetter vi det via programmet til rederikontoret, der som de eneste kan opdatere vores positivliste, da jeg ikke har login til databasen.”

Jacob Preuss betragter Kemiportalen som et godt hjælperedskab, når der skal bruges kemikalier om bord.

Social kapital kan veksles til rigtige penge

Faglige kompetencer alene er ikke nok – der skal også være evne til at samarbejde, mener professor, der er årets hovedtaler på MSSM

Større arbejdsglæde. Højere kvalitet. Større produktivitet. Og dermed bedre resultat på bundlinjen.

Det er kort sagt resultatet, hvis man kan udnytte virksomhedens sociale kapital, påstår årets hovedtaler ved MSSM konferencen, Jody Hoffer Gittell. Hun er politolog og professor i management ved The Heller School for Social Policy and Management ved Brandeis University i Boston, og har undervist en årrække ved Harvard Business School.

Det er ikke nok, at medarbejderne er fagligt dygtige og motiverede. De skal også være i stand til at samarbejde for at skabe de bedste resultater, fremgår det af teorien.

RELATIONEL KOORDINERING

Jody Hoffer Gittell er moder til teorien om relationel koordinering, der – som navnet antyder – handler om relationerne mellem alle medarbejderne i en virksomhed



Jody Hoffer Gittell er årets hovedtaler på MSSM.

på tværs af faglige skel, afdelinger og stillinger.

Den relationelle koordinering er en del af det, vi kalder virksomhedens sociale kapital, og netop den sociale kapitalens betydning for bundlinjen er tema for årets konference.

Professoren bygger sin teori på undersøgelser på blandt andet sygehuse og i luftfartsselskaber. Begge brancher er karakteriseret ved bl.a. at rumme forskellige personalegrupper med hver deres specialviden men afhængige

af hinanden for at udføre deres arbejde godt. Arbejdsdagen er desuden ikke altid forudsigelig, og opgaverne skal ofte løses under tidspres.

Der er altså visse lighedspunkter med rederibranchen, og for sådanne brancher er den relationelle koordinering vigtig, mener hun, fordi der er mange informationer, som skal deles og bearbejdes af flere forskellige.

Jody Hoffer Gittells undersøgelser viser, at den relationelle koordinering har det svært, når det er professioner med en stærk faglig identitet, der skal samarbejde. Ikke mindst når det er faggrupper med meget forskellig løn og prestige som fx i skibsfart.

”Det er ikke nok, at medarbejderne er fagligt dygtige og motiverede. De skal også være i stand til at samarbejde for at skabe de bedste resultater.”

t

Gittells undersøgelser viser også, at relationel koordinering reducerer udbrændthed og følelsesmæssig udmattelse hos medarbejderne. Den skaber tillige større arbejdsglæde, og den professionelle kvalitet øges.

På www.jodyhoffergittell.info/content/rc.html kan man læse mere om professoren og hendes forskning.

Social capital can be exchanged for real money

Greater job satisfaction. Higher quality. Greater productivity. And so better figures on the bottom line.

In short, that is what you get from making use of the company's social capital, claims the keynote speaker at the MSSM conference, Jody Hoffer Gittell. She is a politologist and professor of management at the Heller School for Social Policy and Management at Brandeis University in Boston.

Jody Hoffer Gittell formulated the theory of relational coordination which deals with relations between all personnel in a company across professional borders, departments and jobs.

Relational coordination is part of what we call the company's social capital.

The professor bases her theory on studies among other things in hospitals and airlines. Both sectors are also characterized by employing different groups of personnel, each with their own specialist knowledge but dependent on each other for doing their work well. The working day is not always predictable and tasks often have to be done under time constraints.

For such sectors relational coordination is important, she feels, because there is a lot of information that has to be shared and processed by several different individuals.

Jody Hoffer Gittell's studies show that relational coordination suffers when individuals with a strong professional identity have to work together. Not least because these groups often have very different salaries and prestige, as in the shipping sector, for example.

You can read more at: www.jodyhoffergittell.info/content/rc.html

Der er flere definitioner på begrebet social kapital. En af dem er, at den er et udtryk for en sammenhængskraft i fx nationer, samfund, organisationer, grupper og familier. Ved at indgå i sociale relationer baseret på netværk, normer og tillid, får individer adgang til nogle ressourcer, der udspringer af denne mellem menneskelighed. Den sociale kapital udgør således en ressource, der rækker udover individernes blotte fællesskab: en produktiv kraft, der gør fx en organisation til andet og mere end en samling individer, der hver især forfølger egne mål. Regnestykket 2+2 = 5 illustrerer forholdet; at indgå i netværk vil oftest have et positivt afkast for individet i form af social kapital, samt at individet, ved at indgå i sociale netværk, får lettere ved at forfølge både individuelle og kollektive mål.

De oversete ressourcer i Det Blå Danmark

Den sociale kapital og rederiets bundlinje

Hvad er social kapital? Kan det veksles til klingende mønt og/eller til bedre trivsel på arbejdspladsen?

Er du ikke allerede velbevandret i diskussionen om den sociale kapital, der af mange betragtes som en overset ressource, så får du chancen for at sætte dig ind i begreberne på årets MSSM konference, der har "de oversete ressourcer i Det Blå Danmark" som årets tema.

Det er lykkedes arrangørerne at få en af de meget vidende personer om social kapital til at give bolden op, nemlig Jody Hoffer Gittel. Hun er politolog og professor i management ved The Heller School for Social Policy and Management ved Brandeis University i Boston, og har undervist en årrække ved Harvard Business School.

PIRATERI OG KRISEHJÆLP

Som tidligere byder MSSM på et godt mix af spændende oplæg i plenum og delsessioner over to dage.

Pirateri er naturligvis på dagsordenen. Både med hensyn til at forebygge men også det menneskelige aspekt. Nemlig hvordan det påvirker os at arbejde i risikofyldt farvand og måske blive taget som gidsel.

Konferencen stiller spørgsmålet: Er krisehjælp noget for rigtige mænd?

TRIVSEL

Og hvad med trivsel? Er det blot sødsuppe for bløde mænd?

Hvem sørger for, at du trives, når du er til søs og langt væk fra dem derhjemme?

Søfartens Arbejdsmiljøråd giver nogle bud på, hvordan man forebygger, at folk om bord mistrives, og hvordan man spotter kollegaer, der hænger lidt med hovedet.

KONFLIKTHÅNDTERING

Mistrivsel kan føre til konflikter, men konflikter kan også opstå med kunder og andre vigtige personer om bord som fx vettingsinspektører. Hvordan du håndterer sådanne konflikter, så ingen kommer ud af dem som taber, giver konferencen også et bud på.



Steen Sabinsky fra Europas Maritime Udviklingscenter er sammen med Søfartens Arbejdsmiljøråd og Søfartsstyrelsen primus motorer bag MSSM konferencerne, der giver overblik over udviklingstendenserne i Det Blå Danmark. Arkivfoto: Tonny H. Larsen.

Al henvendelse: Iver C. Weilbach, Toldbodgade 35, DK-1253 København K, tlf. 33 34 35 60