

SøSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd

ISSN 1395-7414



Cookery school

UNI-TANKERS A/S, ship-owners based in Middelfart, have started on a training project for their foreign cooks. One of the reasons is that it is hard to attract Danish cooks to the Danish shipping industry but there is still the need to be able to prepare Danish food for the Danish crew aboard.

Naturally enough, cooks with foreign backgrounds do not know much about the Danish food culture and Danish cookery. Which is what the company is now trying to impart to their foreign cooks and stewards.

The projects means that once a month Chief Cook Consultant Henrik Bergmann, goes aboard a UNI-TANKERS A/S ship to train the foreign cooks in Scandinavian cookery so that Scandinavian taste buds can have a treat a little more often.

Food culture is one part of the project. Another part is all the practical and planning activities such as menu planning and buying in ingredients which are some of the preconditions for making healthy nutritious food every day.

And then it is a matter of making fresh bread every day, hygiene and not throwing too much food away.

And the project is also naturally about healthy ingredients.

The idea is for the project to end up as a cookery book on Scandinavian food written by Henrik Bergmann.

Madkulturer mødes

UNI-TANKERS A/S har igangsat uddannelsesprogram for udenlandske kokke

Når man er opvokset i Danmark og ens erfaring med at tilberede mad er mere eller mindre selvlært, så kan det være svært at være kok i et filippinsk køkken. Eller rettere: Det kan være svært at tilfredsstille de filippinske gæster med dansk mad. Flæskesteg med sprød svær og frikadeller med rødkål ligger formentlig ikke højt på den filippinske madhitliste. Der er langt fra dansk og europæisk madkultur.

Det modsatte er også tilfældet, og derfor har UNI-TANKERS A/S i Middelfart sat gang i et uddannelsesprogram for sine udenlandske kokke.

– Det giver nogle problemer med kostsammensætningen, når kokken kommer med sin asiatiske baggrund, mens flere af "kunderne",

"Flæskesteg med sprød svær og frikadeller med rødkål ligger formentlig ikke højt på den filippinske madliste,"

den øvrige besætning, kommer med en anden madkultur i bagagen. De har måske sejlet som hovmestre eller kokke på en rejsetrailer i et par år, men det lever ikke helt op til de standarder, vi har. Derfor har vi nu koblet en dansk kok, Chief Cook Consultant Henrik Bergmann, på et uddannelsesprojekt der også handler om sunde fødevarer, fortæller Bo Kiel Jespersen, fra Uni-Tankers.

Projektet går ud på, at Chief Cook Consultant Henrik Bergmann ca. én måned ad

gangen er om bord på UNI-TANKERS A/S' skibe for at oplære de udenlandske kokke i skandinavisk madkultur, så de skandinaviske smagsløg kan blive tilgodeset lidt oftere.

Madkultur er en del af projektet, som selvfølgelig også handler om sunde fødevarer. En anden del er alle de praktiske og planlægningsmæssige opgaver som fx planlægning af en madplan og indkøb af varer, som er blandt forudsætningerne for at tilberede en sund og nærende daglig kost.

Og så handler det om at bage frisk brød hver dag, om hygiejne og om ikke at smide for mange varer ud.

– Vi smider alt for mange fødevarer ud på vores skibe. Filippinerne kommer fra tropene, hvor madvarer har svært ved at holde sig friske, fordi de ikke har gode opbevaringsmuligheder. Den vane tager de naturligt nok med sig om bord, men dermed bliver der kasseret mere end nødvendigt, fortæller Bo Kiel Jespersen.

Tanken er, at projektet skal munde ud i en kogebog om skandinavisk mad forfattet af Henrik Bergmann.



Måltiderne er blandt dagens højdepunkter, og det er vigtigt, at kokken kan imødekomme hele besætningens ønsker. Arkivfotos.



**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

Søfartens Arbejdsmiljøråd er en privat selvejende institution oprettet i december 1993 med en bestyrelse på 12 medlemmer – seks fra rederside og seks fra personaleorganisationerne.

Arbejdsmiljørådet er bedriftssundhedstjeneste for den danske handelsflåde med det formål at fremme sikkerhed og sundhed blandt de ansatte på danske handelsskibe samt at forebygge arbejdsmiljøskader, herunder arbejdsulykker, erhvervsygdomme og nedslidning. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.

News letter

What is the latest word on safety, well-being, chemicals and training courses? Stay up to date on all these issues and much, much more in occupational health by signing up for Seahealth Denmark's e-newsletter. English and Danish versions will hit your mailbox once or twice a month. Signing up is simple – go to the Seahealth website at www.seahealth.dk and complete the sign-up form on the home page.

Krise eller ej – trivselsarbejdet er kommet for at blive

Man kan frygte, at krisen vil føre til, at der bruges færre penge på trivsel. Det vil den uden tvivl også nogen steder, men selv der, hvor krisen kradser, skal man huske, at meget af trivselsarbejdet ikke koster noget. Det er ganske gratis at sige "godmorgen", det er ganske gratis at tale pænt til sine kollegaer, og det er ganske gratis at holde gode og konstruktive møder. Det er gratis at tilrettelægge sit arbejde ordentligt. Konflikter skal tages i opløbet, og kommunikation er noget, der foregår hver dag – ikke ved festlige lejligheder. Rigtig meget af det vi kalder trivsel, handler om, at vi behandler hinanden ordentligt – hver dag.

Når det så er sagt, så er der selvfølgelig også noget, der koster penge. Det koster at have ledere og medarbejdere, der er uddannede til at varetage deres opgaver – ikke kun det at sejle skibet fra a-z, men også at dagligdagen og driften fungerer på en ordentlig måde. Men på bundlinjen koster det i virkeligheden ikke noget, for en mere sikker og effektiv drift, medarbejdere der trives og bliver i deres jobs, opvejer de investeringer, der foretages i trivsel.

Det koster mange penge at skabe et godt image, bare én ulykke, et par medarbejdere, der siger op eller én uheldig artikel om et dårligt arbejdsmiljø kan vende billedet på et øjeblik og koste store summer. En række undersøgelser bekræfter, at et godt arbejdsmiljø betaler sig. Rederierne har brugt enorme kræfter og penge i de senere år på rekruttering og gode arbejdsforhold. Det, der er bygget op, skal vedligeholdes.

Søfartens Arbejdsmiljøråds store trivselsundersøgelse skal være med til at give nogle pejlinger på, hvor vi kan blive bedre, og hvor det egentlig går meget godt. Vi vil gerne sige tak til alle de mange, der har bidraget i forberedelsen af spørgeskemaet. Og til de mange, der efterfølgende har udfyldt og indsendt skemaerne. Processen omkring spørgeskemaundersøgelsen tegner billedet af et erhverv, der vil et godt arbejdsmiljø. Med eller uden krise – vil vi arbejde støt videre på at fremme et godt arbejdsliv til søs. Vi vil nu gå i gang med analysen af de mange indkomne data og glæder os til at kunne præsentere resultaterne. De udfordringer, der peges på, vil vi arbejde videre med, og der, hvor der er tilfredshed med vilkårene, vil vi bide mærke i, at vi er på rette spor.

Connie S. Gehrt, sekretariatschef

Nyhedsbrev

Hvad er der af nyt om sikkerhed, trivsel, kemikalier og kurser? Hold dig opdateret om dette og meget mere inden for arbejdsmiljø til søs ved at tilmelde dig Søfartens Arbejdsmiljøråds elektroniske nyhedsbrev. Det kommer i din mailboks 1-2 gange om måneden på dansk og engelsk.

Tilmelding er nemt – gå ind på hjemmesiden www.seahealth.dk og udfyld tilmeldingsboksen på forsiden.



Kvalitetssikring af kemikaliedatabasen

af arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Søfartens Arbejdsmiljøråd har i første halvdel af 2008 har fastlagt de overordnede krav til, hvilke oplysninger der skal forefindes og være korrekte for produkter, der bliver lagt ind i kemikaliedatabasen. Som udgangspunkt skal der altid for de produkter, der anses for at være farlige, findes et 16-punkts sikkerhedsdatablad. Herunder skal også de særlige danske krav til sikkerhedsdatabladet fremgå fx angivelse af kodenumre for malinger mv. og udhærdningstid for epoxy- og isocyanatholdige produkter.

De produkter, der i dag findes i kemikaliedatabasen, vil også løbende over en 3-årig periode blive gennemgået ud fra de fastlagte krav til kvalitetssikring. Det svarer til, at ca. 1000 eksisterende produkter gennemgås årligt.

Et af de store punkter i kvalitetssikringen er også at få sikkerhedsdatablade på de produkter i databasen, der tidligere er lagt ind uden vedhæftede sikkerhedsdatablade. Det arbejde gennemføres i samarbejde med rederierne. For en del af produkterne er der ikke krav om sikkerhedsdatablade, da de ikke anses

for farlige. Dette søges fremover markeret tydeligere.

Vi kan allerede nu se, at en god gevinst af dette arbejde er, at der påbegyndes en substitution fra de særligt farlige produkter til mindre farlige eller ufarlige.

I forbindelse med første gennemgang i databasen blev der fundet 23 gamle produkter, der nu var blevet forbudt at anvende. I samarbejde med leverandører og rederier fik vi erstattet de 20 produkter, mens der var 3 test-kit tilbage, der ikke umiddelbart kunne erstattes.

Læs mere side 11.

Seahealth Denmark has set overall standards in the first half of 2008 for safety data to be available and correct for products listed on the chemicals database.

One of the main points of quality assurance is to ensure the availability of safety data sheets for the products in the database that had been previously entered without attached safety data sheets. This process is now being done in conjunction with ship-owners. There is no requirement for safety data sheets for some of the products since they are not regarded as dangerous. We shall try to mark these more clearly in future.

Read more on page 11.

KOGEBOGEN GENOPTRYKES – NU OGSÅ PÅ FILIPPINSK

af kommunikationsmedarbejder Lisbeth Englund Nissen, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Lækker og varieret mad med saft og kraft – efterspørgslen på kokebogen Food at Sea har været stigende, og vi er løbet tør. For at mætte efterspørgslen bliver kokebogen nu genoptrykt.

Som noget nyt kommer kokebogen også i en filippinsk/engelsk udgave til hjælp for de filippinske kokke, hovmestre og andre medhjælpere i kabysen. Vi håber, at de nye kokebøger vil give god inspiration og variation i kosten om bord.

Kokebøgerne er friske fra fad i begyndelsen af maj. Så læg en bestilling ind hos I.C. Weilbach og få den ud, så snart den er klar.

Samtidig med genoptrykning af kokebogen brygger vi på 12 nye opskrifter fra det mere traditionelle danske

køkken. Glæd dig til hakkebøffer, medisterpølse og flæskkesteg tilberedt med fokus på velsmag og nydelse uden at sulet sætter

sig på sidebenene. De 12 nye opskrifter lander i kabysen inden sommer.

Velbekomme.



Food at Sea – cookery book reprint

There has been rising demand for the Food at Sea cookery book – and we have run out of copies. So it is now being reprinted and will be available in the beginning of May.

One new feature is that it will also include an English/Filipino version to help Filipino cooks and stewards.

If you want your menus to include burgers, sausages or barbecued chicken, you can look forward to the new recipes we are working on for the cookery book. These include 12 traditional Danish meals that can be cooked aboard. The meals are delicious and tasty – made in a way that means you can tuck in with a clear conscience, while topping up your energy and staying trim.

The recipes will be coming to a galley near you in the spring - and all ready for action in Danish/English/Filipino. Enjoy!



Historien bag et godt arbejdsmiljø

Palle B. Jensen, DP, og Kim Juul, sikkerhedskoordinator, fortæller om arbejdsmiljøarbejdet i det tidligere statsrederi

Scandlines is routinely referred to as a shipping company that organised their occupational health and safety operations at an early stage. This was when the legislation was passed and they wished to maintain their excellent tradition of prioritising such work despite changing ownership.

Palle B. Jensen, DP and safety coordinator Kim Juul agree on the background – that Scandlines was a state-owned line.

“Well-being, or the mental working environment, is actually a far more complex problem and is a much more individual personal issue. This is imposing new demands on us and we are trying to deal with them.”

Kim: “When the maritime sector was included in occupational health legislation at the beginning of the 1990s, we had already made a start. Strangely enough, in some ways we were further ahead than our colleagues ashore in Danish Rail. I think it was the legislation ashore that rubbed off on us.”

Palle: “It was something of a paradox but we were complying with legislation that was targeting shoreside operations.

Another reason might be that we quickly drew up an Occupational Health file that included descriptions and interpretations of the legislation in addition to the company’s own rules and requirements. It rapidly became a good tool for the work done by safety

Scandlines bliver med jævne mellemrum fremhævet som et rederi, der tidligt fik organiseret arbejdsmiljø- og sikkerhedsarbejdet.

Rederiet har formået at fastholde sin gode tradition for at prioritere det arbejde højt under skiftende ejere.

Palle B. Jensen, DP, og Kim Juul, sikkerhedskoordinator, er enige om baggrunden, nemlig at Scandlines var et statsrederi.

Kim: – Da lovgivningen på arbejdsmiljøområdet kom til at omfatte søfart i begyndelsen af 90’erne, var vi allerede i gang. Betydende nok var vi på visse områder længere fremme end vores kollegaer på land i DSB. Jeg tror, det var lovgivningen på land, der ”smittede af”. Skibene var en del af organisationen, og da lovgivningen så endelig kom, var vi som statsrederi forpligtiget til at være fremme i skoene.

Palle: – Det var lidt paradoksalt, men vi levede op til

en lovgivning, der var målrettet landjorden.

ARBEJDSMILJØMAPPE

En anden årsag kan være, at der meget hurtigt blev udviklet en Arbejdsmiljømappe. I den findes beskrivelser og tolkninger af lovgivning foruden rederiets egne regler og krav. Den blev hurtigt et godt værktøj for sikkerhedsudvalg, sikkerhedsledere og sikkerhedsrepræsentanter og er gennem årene blevet udviklet. Da ISM-koden kom og måske overflødiggjorde mappen, beholdt man den som et nyttigt redskab til hurtigt at orientere sig om lokale forhold.

I dag findes den både i en hard copy udgave og på rederiets intranet, som medarbejderne har nem adgang til via pc’ere placeret forskellige steder på skibene og i havnene.

ENGAGEREDE

Palle og Kim er enige om

til stadighed at arbejde for et godt og sikkert arbejdsmiljø, der mere end lever op til lovgivningens krav, men hvor Kim ser muligheder for yderligere forbedringer ved brug af moderne teknik og materialer, er Palle mere beskedent – eller realistisk – i sine forventninger.

– Jeg mener grundlæggende, at hvis rederiet mere end lever op til lovgivningens krav om støjdemping i mandskabsrum, så bør det være tilstrækkeligt. Det giver i hvert fald ingen mening at klage over støj, hvis kravene er overholdt.

ORGANISERINGEN

Arbejdsmiljøarbejdet er organiseret med sikkerhedsudvalg på alle arbejdspladser, d.v.s. skibe og havne. Referater bliver sendt til et forretningsudvalg nedsat af Hovedsikkerhedsudvalget. I forretningsudvalget sidder foruden Palle og Kim, koncernpersonalechefen samt

Scandlines har færger under både tysk og dansk flag. Det har derfor vist sig værdifuldt og nødvendigt at indføre nogenlunde ensartede systemer – og her har det danske arbejdsmiljøarbejde haft nogle styrker.





På pc'ere placeret rundt om på skibet, har medarbejderne adgang til Scandlines intranet, hvor de kan søge relevante informationer om fx arbejdsmiljø og sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med specifikke arbejdsopgaver.

cirkulære om arbejdsmiljø (MSC-MEPC.2/circ. 3, red). Det er kun få år siden, at det blev vedtaget, og det er endnu ikke rigtig slået igennem i international skibsfart.

Selv om kravene i IMO's cirkulære er lempeligere end til de danske APV'er blev tyskerne svar skyldig, og derfor er danske krav nu ved at blive implementeret på de tyske færger i Scandlines.

TRIVSEL OG SUNDHED

De senere år er trivsel og sundhed kommet højere op på dagsordenen i dansk skibsfart – præcis som på landjorden. I Scandlines blev der for flere år siden nedsat et kostudvalg. Det skete i forbindelse med, at der blev indført mønstrede besætninger.

Palle: – Det var ikke altid, at maden kunne leve op til kravene i madpyramiden. Ikke af ond vilje men mere

Fortsætter næste side

en repræsentant for medarbejderne i catering.

Forretningsudvalgets opgave er at forberede sagerne til Hovedsikkerhedsudvalget. Således kommenterer Kim som sikkerhedskordinator referaterne fra de enkelte sikkerhedsudvalg, inden de sendes videre til Hovedsikkerhedsudvalget. Forretningsudvalget behandler også henvendelser, der måtte komme uden om sikkerhedsudvalgene.

Palle: – Det er måske en lidt langsom sagsgang, men det sikrer, at vi får fælles løsninger på fælles problemer. Akutte opgaver klares naturligvis på stedet i de lokale sikkerhedsudvalg.

APV

Palle og Kim mener, at de lovpligtige APV'er, (Arbejdspladsvurderinger), og APB'er, (Arbejdspladsbrugsanvisninger), er gode redskaber til at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø.

Vi bruger CD'en fra Søfartens Arbejdsmiljøråd som skabelon for vores APV'er, og vi er i gang med at implementere systemet for alle vores færger. Vi har flere gange set, at vi i dansk søfart er langt længere fremme med beskyttelsen af medarbejderne end i udlandet. Vi havde bl.a. besøg af en tysk inspektør på en af færgerne, der ville vide, hvordan man på skibet levede op til IMO's

committees, safety managers and representatives. And it has been developed over the years. When the ISM Code arrived and might have made the file superfluous, it was in fact retained as a useful tool for providing rapid feedback on local conditions."

Nowadays it is available in hard copy versions and on the company intranet so employees have easy access via PCs located at various places aboard and ashore in port.

Occupational health operations are organized with safety committees at all workplaces, that is on vessels and in harbour. Minutes are sent to a business committee appointed by the main safety committee.

The business committee is tasked with preparing cases for the main safety committee.

Palle: "It may sound a slightly slow process but it does ensure that we get common solutions to common problems. Urgent issues are naturally dealt with on the spot in the local safety committees."

Palle and Kim feel that mandatory risk assessments and workplace user instructions are good tools for ensuring good, safe working environments.

"We use the CD from Seahealth Denmark as a template for our risk assessments. It is really good."

In recent years, health and well-being have moved further up the agenda in the Danish maritime sector, just as it has been ashore. Several years ago a nutrition committee was set up at Scandlines. It is still there and has led to various improvements.

Kim: "We are still aware of the problems of smoke, noise and mess. The problems are still there but we have considerable experience in solving them. We are also aware of well-being – or lack of it - but we don't have so much experience there so that is something we still have with us."

Continues page 6



Grundlæggende mener Palle B. Jensen, at trivslen er god om bord på Scandlines færger, men trivsel er en kompleks størrelse.



Continued

Palle: "Well-being, or the mental working environment, is actually a far more complex problem and is a much more individual personal issue. This is imposing new demands on us and we are trying to deal with them."

Near-misses are another challenge.

Palle: "We are not so good at dealing with these. We have a corporate culture which does not attach so much importance to near-misses. For example, we would never regard a member of crew going around on the car deck without wearing safety shoes as a near-miss."

"It may sound a slightly slow process but it does ensure that we get common solutions to common problems."



We are working to change our culture and it should perhaps be a regular item on the agenda of the Main Safety Committee, like the mental working environment. Because near-misses are a good way of drawing attention to the challenges and problems that will also arise in future, regardless of all our endeavours to avoid accidents and wear and tear on crew."



Engagementet i arbejdsmiljøarbejdet er stort hos begge. Et sundt og sikkert arbejdsmiljø er målet, men de – Kim Juul (t.v.) og Palle B. Jensen – er ikke altid enige om midlerne til at nå målet – eller hvor højt overliggeren skal lægges.

Fortsat fra side 5

fordi, der er travlt, og det førte for ofte til, at der blev serveret hurtigretter for besætningerne. Derfor nedsatte vi et kostudvalg, som stadig fungerer, og som har ført til adskillige forbedringer. Så jo, vi har fokus på sundhed.

Kim: – Vi er også stadig opmærksom på problemer med røg, støj og møg. De problemer eksisterer stadig, men vi har stor erfaring med at løse dem. Trivsel – eller mangel på trivsel – er vi også opmærksomme på, men her har vi ikke stor erfaring, så det er et område, hvor vi stadig øver os.

Palle: – Trivsel – eller psykisk arbejdsmiljø – er

jo et langt mere komplekst problem, som går tættere på det enkelte menneske. Det stiller nye krav til os, og dem forsøger vi at løse.

I alle store organisationer som i et rederi, vil udmeldinger om store organisationsændringer, lokalt og/eller centralt altid påvirke trivslen, og trods centrale informationer er der alligevel mange i organisationen, som ikke føler sig informeret. Derfor har vi også i Scandlines i flere år nu haft psykisk arbejdsmiljø på dagsordenen i vores sikkerhedsudvalg, så vi i hvert fald har muligheden for at kunne give svar på spørgsmål, der måtte rejse sig i disse sammenhænge. Det er en stor udfordring for alle

os, der arbejder med arbejdsmiljø og dermed trivsel.

NEARMISS

En anden udfordring er nearmiss.

Palle: – Det er vi ikke gode til. Vi mener selv, at vi har en no-blame-kultur i Scandlines, og vi opfordrer medarbejderne til at indmelde nearmiss', når de opstår; men vi har åbenbart ikke en kultur, hvor man er opmærksom på nearmiss. Fx vil det hos os, i modsætning til andre rederier, aldrig blive opfattet som en nearmiss, hvis en kollega går på vogndækket uden sikkerhedssko.

– Vi arbejder på en kulturændring, og det skal måske være et fast punkt på dagsordenen i sikkerhedsudvalgene, ligesom psykisk arbejdsmiljø er det. Fordi nearmiss er jo en god metode at få gjort opmærksom på de udfordringer og problemer, der også i fremtiden vil dukke op, uanset hvor store bestræbelser vi gør os på at undgå ulykker og nedslidning.



Rensning ved hjælp af ultralyd sparer kemikalier og forebygger, at medarbejderne i maskinen udsættes for unødige påvirkninger.



I forlængelse af de artikler vi bragte i SøSikker om personlige værnemidler i 2008, vil vi fortsætte dette emne i 2009.

Ser du godt ud ... – af dine sikkerhedsbriller?

af arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Spørgsmålet, om du ser godt ud af dine sikkerhedsbriller – er hverken mere eller mindre relevant end spørgsmålet, om du ser godt ud med dine sikkerhedsbriller. Sikkerhedsbriller, der generer, hvor udsynet ikke er optimalt, eller hvor man føler, man ser "herrens ud", bliver nemlig ikke brugt regelmæssigt i de arbejdsituationer, hvor det er nødvendigt. Der er dog ingen undskyldning, da der i dag findes rigtig mange både godkendte og smarte sikkerhedsbriller.

I denne artikel kan du læse mere om, hvorfor det er vigtigt at anvende øjenværn, ved hvilke arbejdsprocesser, der bør anvendes øjenværn, og hvilke krav øjenværn skal opfylde.

HVORFOR?

Synet er en af vores vigtige sanser, og konsekvensen af ikke at anvende øjenbeskyttelse kan i værste fald blive, at du mister synet. Har du først mistet synet, er det ikke kun dit job du mister. Et synshandicap kan også betyde, at du mister en stor del af dit sociale liv.

Det er meget ubehageligt og førstehjælpskrævende at få noget i øjnene, hvad enten det drejer sig om en metalsplint, stænk fra en ætsende syre eller lys fra svejsning. Derfor bør sådanne risici altid forebygges ved at anvende øjenværn.



Ved lys fra svejsning sker der en forbrænding af øjets nethinde. Forbrændingen skyldes den infrarøde stråling fra den glødende svejsesøm, og den kan medføre lysoverfølsomhed, rindende, rødsprængte øjne, hævede øjenlåg og kraftige smerter.

HVORNÅR?

Øjenværn skal anvendes, hvis arbejdet ikke på anden måde kan tilrettelægges og udføres, så skadelig påvirkning af øjnene undgås.

Øjenværn skal beskytte dig mod:

- Mekaniske påvirkninger som støv, metalsplinter eller slibekorn.

- Kemiske påvirkninger som stænk eller støv fra lokalirriterende eller ætsende syrer eller baser samt fra visse gasser.
- Lys fra f.eks. svejsning.

”Der er dog ingen undskyldning, da der i dag findes rigtig mange både godkendte og smarte sikkerhedsbriller.”

Det skal derfor indgå i risikovurderingen (APV), om der ved en arbejdsproces

Fortsætter næste side

In this article, you can read more about why it is important to use eye protection and about the work processes where eye protection should be worn and compliance with eye protection requirements.

WHY?

Sight is one of our important senses and in the worst case, the consequences of not using eye protection can mean losing your sight. If you lose your sight, it is not only your job that you will be losing. Loss of vision may also mean losing a large part of your social life.

Eye protection must be used if work cannot be otherwise organized and performed so as to prevent eye damage.

Eye protection has to protect you against:

- Mechanical impact such as dust, metal splinters or abrasive grit.
- Chemical impacts such as dust or droplets of local irritants or corrosive acids or alkalines and certain gases.
- Light, for example from arc welding.

So a risk assessment must have been done as to whether eye protection is required for a particular work process. This means that eye protection must be worn when doing jobs that involve grinding or which lead to airborne particles, and generally when handling chemicals that are either irritants or corrosive or which give off gases which can irritate the eyes and when welding. Eye protection should also be worn when using spray cans which release aerosols.

Sometimes it is not only the people working directly on a job that need protection but also those working nearby.

Continues page 8



Continued

Eye protection is available as:

- Ordinary safety glasses. Glasses often have side shields to increase protection against airborne particles and bright light.
- Goggles that fit closely to the face. Goggles protect the eyes as well as the immediately surrounding area. Large models provide enough room for ordinary vision-correcting spectacles to be worn.
- Face masks/visors that cover and protect the eyes and parts of the face (see photos).

If you need to combine protection with a helmet, hearing defenders, breathing equipment or skin protection, take care not to reduce the level of protection. There are various special types of equipment that combine several types of protection.

EYE PROTECTION MUST BE CE MARKED

There are EN standards for technical quality and the various types of filters for safety glasses, face masks and welding helmets and special standards for welding equipment.

Always follow the user directions which give the level of protection, adjustments, applications, maintenance, cleaning and storage.

If operatives needs to use corrective glasses, eye protection must provide enough room for the glasses to be worn; or consider using eye protection with built-in corrective lenses.

If eye protection is required, there must be ventilation so that glasses do not mist up and so that the skin can breathe. Airtight eye protection is used for gases and must be anti-fog treated.

WHERE?

There must be signs to indicate where eye protection is required when working. Signs are blue with a white symbol and may also include an explanatory sign. It may well be that the work that requires eye protection is so



”Det er meget ubehageligt og førstehjælpskrævende at få noget i øjnene, hvad enten det drejer sig om en metalsplint, stænk fra en ætsende syre eller lys fra svejsning.”



Fortsat fra side 7

skal anvendes øjenværn. Det betyder, at ved arbejdsoperationer, hvor der indgår slibning eller andet arbejde, der medfører flyvende partikler, generelt ved håndtering af kemikalier, der enten er irriterende eller ætsende, eller der afgiver gasser, som kan være irriterende for øjnene samt ved svejsning, skal anvendes øjenværn.

Også ved brug af spraydåser, hvorved der frigives aerosoler, bør der anvendes øjenbeskyttelse.

Nogle gange skal ikke kun dem, der arbejder direkte

med arbejdsprocessen, beskyttes, men også andre, der arbejder lige i nærheden.

HVILKE?

Øjenværn findes som:

- Almindelige sikkerhedsbriller. Brillerne fås ofte med sidebeskyttelse, som øger beskyttelsen mod

omkringflyvende partikler og strejflys.

- Kapselbrille, som

slutter tæt til ansigtet. Kapselbriller kaldes også helbriller (eng.: Goggles), og de beskytter såvel øjnene, som området umiddelbart rundt om. Større modeller kan bæres uden på almindelige synskorrigerende briller.

- Ansigtsskærm/visir, der dækker og beskytter øjne og dele af ansigtet.

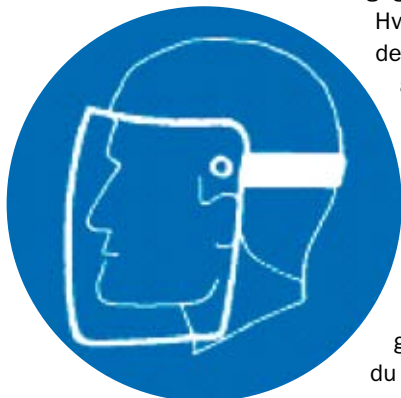


Hvis du har brug for at kombinere øjenværn med hjelm, høreværn, åndedrætsværn eller beskyttelse af hud, skal du være opmærksom på, at du ikke forringer beskyttelsen. Der findes forskellige specielle værnemidler, der kombinerer flere typer beskyttelse.

”Arbejdsområder, hvor øjenværn skal bruges, skal afmærkes med skiltning. Skiltet er blå med et hvidt symbol og kan være suppleret med et forklarende skilt. Der kan være tilfælde, hvor det arbejde, som gør øjenværn nødvendigt, foregår så spredt, at skiltning ikke er praktisk mulig”

ØJENVÆRN SKAL VÆRE CE-MÆRKET

Der findes EN-standarder for den tekniske kvalitet og de forskellige filtertyper for sikkerhedsbriller,



ansigtsskærme og svejsehjelme, samt særlige standarder for udstyr til svejsning.

Der skal følge en brugsanvisning med øjenværnet, der fortæller om de beskyttende egenskaber, tilpasning, anvendelse, vedligeholdelse, rengøring og opbevaring.

Hvis brugeren har behov for at anvende synskorrigerende briller, skal øjenværnet være stort nok til, at der er plads til brillerne, eller man kan bruge øjenværn med korrigerende linser.

Hvis der ikke er behov for et lufttæt øjenværn, skal der være ventilation, så det ikke duffer til, og så huden kan ånde. Lufttæt øjenværn, der anvendes ved gasser, skal være antidugbehandlet.

HVOR?

Arbejdsområder, hvor øjenværn skal bruges, skal afmærkes med skiltning. Skiltet er blå med et hvidt symbol og kan være suppleret med et forklarende skilt. Der kan være tilfælde, hvor det arbejde, som gør øjenværn nødvendigt, foregår så spredt, at skiltning ikke er praktisk mulig.

Ved svejsning skal der anvendes særlig øjenbeskyttelse. Hjelm med visir, ansigtsskærm eller svejsebriller. Svejseglasset beskytter øjnene mod skadeligt ultraviolet og infrarødt lys. Det er vigtigt, at glasset har den rigtige tæthedegrad.

Hvilken tæthedegrad, der som minimum skal anvendes, afhænger af den type svejsning der anvendes, og hvad gasforbruget er, eller hvilke strømstyrke der anvendes. Hvis du anvender en svejsehjelm med en tæthedegrad mellem 9 og 13, vil du være beskyttet ved

gassvejsning samt ved lysbuesvejsning ved en strømstyrke på under 225 ampere.



HVIS?

Hvis skaden er sket, er det vigtigt så hurtigt som muligt at skylle øjet. Det kan dreje sig om sekunder. Alt efter, hvad du har fået i øjet, kan følgende skylletider anbefales:

- Støv, metalsplinter eller slibekorn i 1-3 minutter.
 - Syre i 2-5 minutter
 - Baser i 10-20 minutter.
- Alkaliske skader bør næsten altid behandles på sygehus. Derfor skal man altid være særligt opmærksom ved håndtering af basiske rengøringsmidler fx maskinopvaskemiddel.

”Hvis skaden er sket, er det vigtigt så hurtigt som muligt at skylle øjet. Det kan dreje sig om sekunder ...”

Smerterne ved svejseøjne kan lindres med Cinkain (Zinkokain) øjensalve, som findes i skibets medicinkiste.



widespread that signage is not practically feasible.

Special eye protection is available for welding - helmets with visors, face masks or welding goggles. The glass in welding visors protects the eyes against harmful ultraviolet and infrared light and it is important that the glass provides the right level of protection density.

The minimum density to be used depends on the kind of welding involved and the amperage and type of gas in use. If you use a welding helmet with a density of between 9-13, you will be protected when gas and arc welding at less than 225 amps.

”Sight is one of our important senses and in the worst case, the consequences of not using eye protection can mean losing your sight. If you lose your sight, it is not only your job that you will be losing. Loss of vision may also mean losing a large part of your social life.”

IF?

If an accident does occur, it is vital to wash the affected eye thoroughly as quickly as possible. Seconds may be vital. The following rinsing times are recommended depending on what you have got in your eye:

- Dust, metal splinters or abrasive grit - 1-3 minutes.
- Acids - 2-5 minutes.
- Alkalis - 10-20 minutes. Alkaline damage almost always needs hospital treatment. So always take special care when handling alkaline detergents such as dishwasher detergent.

The pain of 'arc eye' can be soothed with Cinkain eye ointment from the ship's medical chest.



Hygiene certificates

A hygiene certificate is a very small piece of a large, complicated puzzle aimed at preventing the global spread of infectious diseases. Nevertheless, it is a vital piece.

Hygiene certificates arose from revision of IHR (International Health Regulations) which became effective on 15 June 2007 – that is more than 18 months ago.

The certificate has by and large been implemented in the shipping industry today but the Danish enabling legislation was only in place at the New Year so it was only possible to have hygiene certificates issued in Denmark from that date.

This confirms that there are no infectious vectors aboard such as rats or other pests which can carry infectious disease.

Hygiene certificates are issued by the Danish Maritime Authority. In practice, it is the medical officers at the Maritime Authority's regional offices that are responsible for issuing them on the basis of a pest inspection aboard done by a registered pest inspection company.

Hygiene certificates are valid for a maximum of six months from issue date but there is the possibility of a temporary, one month extension of a certificate.

Read more at www.seahealth.dk

Dispensation for test-kit

Practically all merchant vessels use test kits to identify chloride in cooling and boiler water. These test kits are now prohibited since they contain an undesirable carcinogen. Their use is also prohibited ashore although there is an exception – laboratories may in fact use them. These test kits are also used aboard for analyses so the Danish Maritime Authority has now

Goddag, jeg er rottefængereren

Rottecertifikatet er afløst af Hygiejne-certifikatet, som fra årsskiftet har kunnet udstedes i Danmark

Hygiejnecertifikatet er en ganske lille brik i det store og komplicerede puslespil, der skal modvirke smitsomme sygdomme i at brede sig globalt. Men ikke desto mindre er det en vigtig brik.

Hygiejnecertifikatet blev skabt ved revisionen af det internationale sundhedsregulativ, IHR, der trådte i kraft 15. juni 2007 – altså for halvandet år siden godt og vel.

Certifikatet er stort set implementeret i søfarten i dag, men først fra årsskiftet var den danske bekendtgørelse klar, så det fra denne dato var muligt at få udstedt et hygiejnecertifikat i Danmark.

Det godtgør, at der om bord på skibet ikke er smittebærende dyr som fx rotter eller lignende skadedyr, der kan bære smitsomme sygdomme med sig.

ROTTEBEKÆMPERE

Hygiejnecertifikaterne udstedes af Sundhedsstyrelsen. Rent praktisk er det embedslægerne

i Sundhedsstyrelsens regionale kontorer, der, på baggrund af en skadedyrsinspektion af skibet foretaget af et registreret skadedyrsinspektionsfirma, forestår opgaven. Kravene til disse firmaer er bl.a., at de skal have autoriserede rottebekæmpere ansat, og at disse skal have generel viden om skibes opbygning og konstruktion samt generelle sikkerhedsforhold om bord på skibe.

Firmaet bliver godkendt ved at indsende en tro og loveerklæring til By og Landskabsstyrelsen.

Hygiejnecertifikaterne er gyldige i højst seks måneder fra udstedelse, men der er mulighed for at opnå en midlertidig forlængelse af et gyldigt hygiejnecertifikat på en måned.

VIGTIGT

Hygiejnecertifikatet afløser det såkaldte rottecertifikat, der blev udstedt af SKAT. Med den nye bekendtgørelse er kravene blevet skærpet, idet Sundhedsstyrelsen nu er garanten for, at forholdene om bord på skibene lever op til det internationale sundhedsregulativ.

Ledende embedslæge Henrik L. Hansen, som står for den praktiske indførelse af ordningen, vurderer, at skibe under dansk flag generelt ikke får problemer med at leve op til de nye krav. Men alligevel er det vigtigt, at certifikaterne er på plads. Nogle lande er ret strikse med at kontrollere, om også det certifikat er til stede om bord og er gyldigt.

– Og alt i alt er den nye ordning en fornuftigt foranstaltning i en globaliseret verden, hvor smitsomme sygdomme kan brede sig med lynets hast, mener han. De skærpede regler kan også bidrage til at forbedre forholdene for søfolkene om bord.

LÆS MERE PÅ: WWW.SEAHEALTH.DK





DISPENSATION FOR TEST-KIT TIL PÅVISNING AF CHLORID I KØLE- OG KEDELVAND

af arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Næsten alle handels- skibe anvender test-kit til påvisning af chlorid i køle- og kedelvand. Det har været forbudt at anvende disse test-kit, da de indeholder et stof på kræftlisten, man gerne vil

undgå. Det er også forbudt at anvende på land, men her er der dog en undtagelse. Det er nemlig tilladt at anvende det til laboratoriearbejde. På skibe anvendes test-kittet også til analyser, derfor har Søfarts-

styrelsen nu givet dispensation til den anvendelse. Det forudsætter dog, at arbejdet så vidt muligt foregår som i et laboratorium, og at teksten i sikkerhedsdatabladet fra leverandøren afspejler dette.

MÆRKNING AF TEST-KIT TIL PÅVISNING AF CHLORID MARKING OF CHLORIDE TEST-KITS



T

Giftig



N

Miljøfarlig

Indeholder kaliumchromat. Contains potassium chromate.

Risikosætninger: Kan fremkalde kræft ved indånding. Risk phrases: Carcinogen when inhaled.

Kan forårsage arvelige genetiske skader. May cause reproductive defects.

Kan give overfølsomhed ved kontakt med huden. Contact with skin can cause hypersensitivity.

Skadelig for organismer, der lever i vand; Harmful to aquatic organisms.

Kan forårsage uønskede langtidsvirkninger i vandmiljøet. Can cause undesirable long-term effects on the water environment.

NYE FARESMBOLER PÅ VEJ

af arbejdsmiljøkonsulent Anne Ries, Søfartens Arbejdsmiljøråd

Der er nye klassificerings- og mærkningsregler på vej fra EU. EU reglerne bygger på et nyt globalt system, der er gældende fra 20. januar 2009, og nye stoffer skal senest 1. december 2010 følge disse regler. Lovgivningen forventes indført over en årrække – for eksisterende produkter helt frem til 2017.

De nye klassificerings- og mærkningsregler betyder, at der bliver en ensartet mærkning af stoffer og produkter internationalt, og at de nuværende orange faresymboler erstattes med nye symboler, der svarer til de symboler, der i dag anvendes for transport suppleret med symboler for langtidsvirkninger.

Kommende fare-
symboler:
The new hazard
symbols:



De kommende regler har samme systematik som det nuværende EU-regelsæt, men kriterierne for klassificeringen bliver ikke helt de samme, fx ændres den øvre grænse for klassificering som brandfarlig fra i dag at være 55°C til 60°C og risiko- og sikkerhedssætningerne ændres også.

De nye faremærkninger vil få stor betydning for

programmet *Sikkerhed og Sundhed til Søs*, hvor produkterne i dag indpasses efter de nuværende faremærkning og risikosætninger. Den nye faremærkning indgår i videreudviklingen af programmet, kemikaledatabasen og hjemmesidedelen.

given dispensation for their use. However, this assumes that as much as possible of the process is done in a laboratory and that the wording of the safety data sheet from the supplier reflects this.

New hazard symbols on the way

A new EU Regulation is on its way for classification and marking rules. The EU rules are based on a new global system that came into force on 20 January 2009. New products will have to comply with the rules from 1 December 2010 at the latest. It is expected that the legislation will be introduced over a period of years, up till 2017 for existing products.

The new classification and marking rules mean that there will be uniform international marking for substances and products and that the present orange hazard symbols will be replaced by new symbols like those that are currently used for transport, with the addition of symbols for long term effects. The forthcoming rules will use the same system as the present EU rules but the criteria for classification will not be quite the same, for example the upper limit for being classified as flammable will move from its current 55°C to 60°C and the risk and safety phrases will also be changed.

The new hazard labelling will have a major impact on our Safety and Health at Sea software which currently sorts products according to their present hazard labelling and risk phrases. The software, chemicals database and website are all being updated to take account of the new hazard labels.

Kurser

Det nye kursusprogram med åbne kurser for ledere og medarbejdere i søfarten ligger klar. Programmet, som dækker hele 2009, er sammensat på baggrund af vores erfaringer med, hvilke problemstillinger der kan røre sig på de maritime arbejdspladser.

**PÅ PROGRAMMET HAR VI:
KOMMUNIKATION PÅ DISTANCEN**
16.-17. juni 2009, Fredericia

KOMMUNIKATION OG KONFLIKTHÅNDTERING LEDERE
15.-16. september 2009, Vejle

STRESSKURSUS FOR LEDERE I SØFARTEN
26.-27. oktober 2009, Køge

KOMMUNIKATION OG KONFLIKTHÅNDTERING MEDARBEJDERE
10.-11. november 2009, Nyborg

Kurserne foregår som en blanding af inspirerende faglige oplæg, sparring, diskussioner og mindre gruppeøvelser. Al undervisning varetages af engagerede erhvervspsykologer og arbejdsmiljøkonsulenter med indsigt, medleven og ekspertise på området.

Der er åbent for tilmelding ved at gå ind på vores hjemmeside www.seahealth.dk. Har du ikke netadgang, kan du ringe på telefon +45 3311 1833.



Kurser 2009

Søfartens Arbejdsmiljøråd
Seahealth Denmark
Rådgivning • Viden • Værktøjer

Annaliegade 33B 2 sal • 1256 København K • Tlf: +45 3311 1833
info@seahealth.dk • www.seahealth.dk