

SØFARTENS ARBEJDSMILJØRÅD

---

**Årsberetning 2001**



## Indhold

Bestyrelsens beretning.....	side	3
‘Mest sikkerhed for pengene’ - interview med Jørgen Hammer .....	side	4-5
Udenlandske søfolk og arbejdsskader .....	side	6
Forståelsen vokser .....	side	7
Nemmere at få styr på kemien .....	side	8
Fremtiden ligger i de menneskelige ressourcer.....	side	9
Fakta om Søfartens Arbejdsmiljøråd .....	side	10
Resultatopgørelse og balance.....	side	11



Niels-Jørgen Hilstrøm  
Formand



Hans Henrik Petersen  
Fungerende næstformand

## Bestyrelsens beretning for 2001

Året blev præget af en stabil udvikling for Søfartens Arbejdsmiljøråd. Der er mange ting at glæde sig over. Rådet har etableret sig som en troværdig samarbejdspartner, der nyder tillid hos såvel redere som organisationer. Men ikke mindst i skibene og hos søfolkene betragter man Rådet som en god sparingspartner og en nyttig konsulent. Så langt så godt.

Imidlertid kan det jo ikke skjules, at det fortsat er svært at sælge arbejdsmiljø til den danske handelsflåde. I den sammenhæng er det egentlig uden betydning, om du står over for arbejdsgivere eller arbejdstagere. Begge parter oplever det møjsommeligt og tungt at leve op til myndighedernes krav. Det betyder, at der bruges utallige kræfter på at dække sig ind. Der udfyldes stabler af papirer uden andet formål end at slippe igennem kontrollen. Om arbejdsmiljøet reelt forbedres glider således i baggrunden. Konklusion: Arbejdsmiljø er dybt besværligt og kun til glæde for myndigheden.

Det er i det scenarie, at Rådet har en vigtig opgave. Dels med at afmystificere og dekode lovgivningen, så den bliver til at leve med. Intentionerne er der jo ingen tvivl om: Det skal være sikkert og sundt at passe sit arbejde i den danske handelsflåde. Væk med de alvorlige arbejdsulykker. Væk med de påvirkninger, der kan forårsage sygdom, nedslidning eller invaliditet. Frem med trivselsfremmende udfordringer og arbejdsglæde. Budskabet er i bund og grund enkelt. Men kompliceret at efterleve.

Året har derfor været præget af at give Søfartsstyrelsen kvalificeret modspil. Så vi får praktisk anvendelig lovgivning uden bureaukratisk overdrev. Det har handlet om, at påvirke Styrelsens Handlingsplan 2005, så den bliver

til nytte for erhvervet. Det har også handlet om at finde acceptable løsninger for de små skibe, så arbejdet på co-asterne er sikkert og sundt. Uden at nøglen skal drejes om. Endvidere om at få bedre styr på kemiske produkter og deres anvendelse i skibene. Derfor blev der etableret en kemikalieportal i forbindelse med Rådets hjemmeside. Ligesom det har handlet om at få klarlagt de mekanismer, der fører til arbejdsulykker. Derfor var årets temadag en fokusering på arbejdsulykker til søs. Endelig kom der gang i debatten om det psykiske arbejdsmiljø, hvor flere rederier sammen med Rådet tog initiativer til at fremme trivselen om bord. Nye kurser til specifikke målgrupper så dagens lys, og ved årets slutning kom branchevejledningen om Lokaludsugning.

Økonomisk var det også et stabilt år, og vi kommer ud af regnskabsåret meget tæt på et nul resultat. Budgettet opererede med et mindre minus. Overordnet set er det en målsætning for en institution som Søfartens Arbejdsmiljøråd at bruge årets indtægter fuldt ud til aktiviteter, der kommer erhvervet til gavn. Med den aktuelle likviditet finder vi, at årsregnskabet også på økonomisiden afspejler et tilfredsstillende aktivitetsniveau.

Udfordringer er der ved årets udgang således nok af. En ny regering varslede nye tiltag på arbejdsmiljøfronten. I første omgang ligner det besparelser og nedskæring. I Rådet er vi ikke bekymrede. Vi tror, at Rådet kan stå for en nærmere prøvelse. Både fagligt og økonomisk. Vi er ikke smagsdommere, men konsulenter der assisterer erhvervet med at finde den gode praksis og de løsninger, som tjener søfolkene og handelsflåden bedst. Der er ikke tvivl om, at såvel praksis som løsninger skal være både sikre og sunde, hvis dansk søfart fortsat skal hævede sig.





## Mest sikkerhed for pengene

### Interview med Jørgen Hammer Hansen, Direktør i Søfartstyrelsen

**H**vad er baggrunden for, at Søfartstyrelsen har udarbejdet 'Handlingsplan 2005 - sikkerhed og sundhed til søs'?

- De seneste 10-12 år er der sket store generelle forbedringer af arbejdsmiljøet og sikkerheden til søs, men vi har endnu ikke set sikre og varige knæk i ulykkesstatistikkerne. Populært sagt mangler vi beviserne. Derfor har vi et behov for at skabe et overblik og få dokumentation for, hvor problemerne er, så vi kan målrette vores indsats og 'få mest sikkerhed for pengene'.

*Hvordan har erhvervet modtaget handlingsplanen?*

- Som et forvarsel om nye byrder, men det er ikke hensigten med planen. Tværtimod. Planen er et signal om, at redskaberne er på plads til at nå målet om 'de lavest mulige menneskelige omkostninger' ved at drive søfart. Vi har reglerne, og vi har Søfartens Arbejdsmiljøråd, og nu skal indsatsen målrettes. Samspillet med Arbejdsmiljørådet er centralt.

Det er erhvervets konsulenter og spiller en stor rolle i at være med til at udvikle den sikkerhedskultur, der er væsentlig for et sundt og sikkert arbejdsmiljø. Og at udvikle de redskaber, der skal gøre det let at skabe denne kultur.

- Jeg erkender, at regeldannelsen i begyndelsen er sket hurtigere, end Arbejdsmiljørådet har været i stand til at udvikle værktøjerne, men jeg mener, det er ved at være et overstået problem.

*Hvordan synes du det går med at skabe en sikkerhedskultur til søs?*

- Nogle steder rigtig godt, andre steder har den gennemgående sikkerhedskultur sværere ved at vinde solidt fodfæste, og det har været en skuffelse,

at kun ganske få har ønsket at deltage i Projekt Coaster, men det viser behovet for, at Arbejdsmiljørådet kommer endnu bredere ud. I Søfartstyrelsen ser vi jo gerne, at vores syn bliver overflødige, og at rederne selv klarer opgaven med hjælp fra deres konsulenttjeneste, Arbejdsmiljørådet. I denne sammenhæng er der også grund til at nævne ISM koden, som fra 1. juli i år gælder alle typer skibe.

ISM koden kan vise sig at blive et effektivt hjælpemiddel til at styrke sikkerhedskulturen, hvor der i dag er behov for det.

- På andre områder af skibsfarten vil efterspørgselsiden - altså kunderne - fremover spille en større





Jørgen Hammer Hansen  
Direktør i Søfartsstyrelsen

rolle for udviklingen af sikkerhedskulturen. Det er ganske enkelt nødvendigt at have styr på sikkerheden, hvis man vil have transporten.

*Er der store problemer med det psykiske arbejdsmiljø?*

-Det er svært at sige noget sikkert om omfanget, men man skal interessere sig for det. Søfolk lever under specielle forhold i små multikulturelle samfund, der kalder på, at man interesserer sig for det. Det er en væsentlig opgave for rederierne i samarbejde med Arbejdsmiljørådet at finde ud af, hvad der kan gøres for at skabe så gode leveforhold som muligt. Jeg vil dog være betænkelig ved, at Søfartsstyrelsen i sin synsvirksomhed skal gå meget tæt på trivsel om bord. Man skal også være opmærksom på besætningers signaler om arbejdspresset nogle steder. Træthed har tillige betydning for sikkerheden.

*Hvad er din kommentar til kritikerne, der beskylder Søfartsstyrelsen for at være uklare og upræcise?*

- Langt hovedparten af reglerne er skabt i tæt samarbejde med erhvervet, og vi har gjort os store anstrengelser for at få luget ud og 'smidt de løse ender væk'. Generelt er der mange regler til søs, men vi er meget åbne overfor forbedringer og forenklinger. Vi lægger derfor vægt på, at organisationerne sender de personer til at diskutere reglerne, som har en god og dyb indsigt i, hvordan de virker i den praktiske verden. Det er et adelsmærke for Søfartsstyrelsen, at det vi laver, laver vi i tæt kontakt med erhvervet.

- Vi har desuden igangsat en aktivitet for at finde ud af, om det er krav fra Søfartsstyrelsen, der gør, at sømændene oplever en stigende bureaukratisering - eller om ansvaret ligger i andre myndighedskrav eller i den kommercielle drift. Vi vil meget gerne lette de bureaukratiske byrder. Det vil jo være ulykkeligt, hvis papirerne er vigtigere end realiteterne.





## Udenlandske søfolk og arbejdsskader

**U**denlandske søfolk besætter ca. 40 % af arbejdspladserne på skibene i Dansk Internationalt Skibsregister, men relativt anmeldes der langt færre arbejdsskader blandt udlændinge til Søfartsstyrelsen.

Det viser en undersøgelse gennemført af embedslæge Henrik L. Hansen, Vejle, i samarbejde med D. Nielsen og M. Frydenberg fra universiteterne i henholdsvis Hong Kong og Århus.

Henrik L. Hansen gennemgik resultatet af undersøgelsen på det årlige arbejdsmiljøseminar i Søfartens Arbejdsmiljøråd i marts 2001.

Blandt konklusionerne nævnte han, at udenlandske søfolk kun har halvt så mange skader som medfører udbetaling af erstatning for varigt mén i forhold til danske søfolk. Hver 5. arbejdsulykke, som medfører erstatning for varigt mén anmeldes ikke til Søfartsstyrelsen.

Dødsulykker forekommer dog lige hyppigt blandt danske og udenlandske søfolk.

Tallene tyder på en væsentlig underrapportering af skader blandt udlændinge dog med den tilføjelse, at polske søfolk kommer ud for ulykker lige så ofte som danske, mens phillipinere sjældent rammes af ulykker eller uheld, ifølge statistikken.

Dæksbesætningen og maskinmestre er mest udsatte for ulykker. Skift til et skib man ikke kender, forøger risikoen. Den første måned om bord er den mest risikable, hvorefter risikoen falder væsentligt. Størst risiko er der på coastere, tørlastskibe og Ro-Ro skibe.

En gennemgang af 5 års ulykker blandt udenlandske søfolk viser, at manglen på sikker tilrettelæggelse af arbejdet samt mangel på ledelse er et væsentligt problem. Manglende uddannelse og erfaring samt manglende brug af personlige værnemidler og sikkerhedsudstyr er også et problem. Henrik L. Hansen peger på, at det overordnede problem kan være mangel på en sikkerhedskultur - altså at der via sikkerhedsorganisation, arbejdspladsvurdering og uddannelse er opmærksomhed om risiciene ved at arbejde til søs.

- Forudsætningen for at oparbejde en sikkerhedskultur er, at rederiet har en stabil gruppe udlændinge over en årrække. Det er sjældent tilfældet, viser statistikken.

Næsten hver 3. udlænding i et DIS-skib er forhyret for første gang, og langt under halvdelen har en mere permanent tilknytning til dansk skibsfart.

*Henrik L. Hansen opfordrer til:*

- at der må fokuseres mere på forebyggelse specielt på coastere og ro-ro skibe
- at der bliver større fokus på at få indrapporteret ulykker blandt udenlandske søfolk
- at besætninger vender tilbage til samme skib
- at skabe opmærksomhed om, at mange ulykker sker, når man bevæger sig fra én opgave til en anden og ikke kun i 'højrisikoområder' som f.eks. maskinen.





## Forståelsen vokser

**D**e formelle krav til sikkerhed og sundhed er stort set opfyldt i mange skibe. Papirerne er i orden, men det kniber stadig med sømandens holdning til arbejdsmiljøet. Når man spørger, hvorfor de overholder de formelle krav er svaret ofte, at det 'skal de jo'. De gør det ikke af hensyn til sig selv.

Selv om forståelsen for de danske krav er voksende er der altså stadig 'forståelsesproblemer mellem søfolkene, der skal leve med kravene, og lovgiverne'.

Seniorkonsulent Tonna Holm, Søfartens Arbejdsmiljøråd, har gennem medsejladser oplevet en positiv udvikling med hensyn til sikkerhed og sundhed om bord på danske skibe men efterlyser på baggrund af sine erfaringer en holdningsændring til emnet.

- Lovgivningen laves jo for at beskytte sømanden. Ikke for at genere ham.

Tonna Holm har bemærket, at der naturligvis er en tæt sammenhæng mellem rederiernes holdning til arbejdsmiljø, og hvordan reglerne forvaltes om bord på skibene. Og dermed hvordan holdningen til sikkerhed og sundhed er i besætningen.

- Som på alle andre områder er chefen nødt til at tage førertrøjen på og vise vejen.

Når Tonna Holm er på medsejladser er hendes opgave ikke at kontrollere men at skabe en dialog om arbejdsmiljø.

- Vi taler om de løsninger, de har valgt på skibet, og om de problemer der måtte være. Både på stor-møder og ansigt til ansigt.

- Det er mit indtryk, at man er glade for at få besøg og få feedback på det, man laver. Det fremmer lysten til at gøre en indsats.

- Det er også nemmere at skabe forståelse for et

godt arbejdsmiljø, når man er på stedet, end når sømændene bliver præsenteret for et nyt cirkulært formuleret på en måde, kun få kan forstå.

- Det er om bord på skibene, at lovgivningen skal omsættes til praktiske løsninger. Det kan man ikke gøre bag et skrivebord.

- Jeg ser, lytter og forsøger at påvirke. Man får jo altid flyttet et eller andet, selv om der - også i de arbejdsmiljømæssigt velfungerende skibe - fortsat er en vis skepsis overfor de danske særkrav.

- Det gælder især kravet om APV, der opfattes som ret bureaukratisk.

- Sømændene føler det en smule nedvurderende, at de skal belæres om at passe på sig selv.

- Sømænd i international skibsfart arbejder internationalt, som navnet siger. De føler sig ikke som en del af det danske lovgivningssystem men har rettet opmærksomheden mod internationale regler.

- ISM er accepteret og implementeret. Hvis ikke kan det få konsekvenser både for skibet og rederiet, mens næppe nogen havnemyndighed vil tilbageholde et skib på et dansk særkrav.

- Efter min mening er der brug for en forenkling af reglerne og kun ét system, hvor ISM og APV er integreret.

- Og det er næppe nødvendigt - i hvert fald i international skibsfart - at opretholde sprogkravet. Engelsk er arbejdssproget, og for en dansk sømand er det ikke logisk, at han får materialet tilsendt både på dansk og engelsk. Det underbygger kun myten om, at 'arbejdsmiljø på dansk er noget forfærdelig bureaukratisk noget' - hvad det jo ikke behøver at være.





## Nemmere at få styr på kemien

**D**et er blevet meget nemmere og hurtigere at skaffe sig overblik over godkendte kemikalier, deres egenskaber og farlighed, og meget hurtigt finde ud hvilke forholdsregler der skal tages, når et kemikalie anvendes.

Søfartens Arbejdsmiljøråd udviklede sidste år en ny internetportal om kemikaliehåndtering. Den indeholder i skrivende stund en oversigt over 2.136 godkendte produkter til alskens formål om bord på et skib - fra opvaskemidler til epoxy.

- Produktet skal opfylde dansk lovgivning, og der skal være et sikkerhedsdatablad, før det bliver optaget i databasen. Uden datablad - ingen optagelse, fortæller arbejdsmiljøkonsulent Jan Høyer.

Man skal tilmelde sig internetportalen og have et brugernavn for at bruge portalen, hvor Arbejdsmiljørådet har indplaceret kemikalierne i et system af rammebrugsanvisninger efter deres kemiske egenskaber.

Søger man et kemikalie med bestemte egenskaber eller til bestemte formål, kan man via Arbejdsmiljørådets hjemmeside hurtigt skaffe sig overblik over mulighederne og samtidig udprinte et sikkerhedsdatablad for det produkt, man vælger.

Eller man kan nemt og hurtigt se, om der er alternativer til produkter, man allerede bruger.

Søfartens Arbejdsmiljøråd sørger for at holde databasen med kemikalier opdateret og at fremskaffe de relevante informationer fra producenterne, så man om bord på skibene og hos rederierne kan holde sig ajour.

Foreløbig 16 rederier har tilmeldt sig Søfartens Kemikalie Database som 'leverandører'. Det vil sige, at

de oplyser Søfartens Arbejdsmiljøråd om de kemikalier, der anvendes om bord på deres skibe.

Samlet har de 16 rederier indberettet 3.296 forskellige produkter. Heraf er de 2.136 foreløbig optaget i databasen som godkendte produkter, mens 476 produkter er under redigering. Det betyder, at Søfartens Arbejdsmiljøråd er i gang med at indhente oplysninger om produkterne med henblik på en optagelse eller afvisning.

De resterende 684 produkter er ikke godkendte men bevaret i databasen, så interesserede - eventuelt producenterne - kan se, hvorfor de ikke er det. - Producenterne kan nemlig også tilslutte sig internetportalen og f.eks. bruge den til at uploade nye sikkerhedsdatablade, eller korrigere produktoplysningerne.

- Med internetportalen er det blevet nemmere for både rederier og producenter at holde styr på kemikalierne. I rederierne kan man løbende revidere sin kemikalieliste, når det passer ind i det øvrige arbejde i modsætning til tidligere, hvor vi kun leverede en ajourført kemikalieliste én gang om året.

- Vi tror også, at internetportalen kan få en pædagogisk effekt, så det mindst farlige produkt vælges, når valgmuligheden er der, siger Jan Høyer.

Internetportalen indeholder desuden et diskussionsforum, hvor der kan udveksles erfaringer, samt et nyhedsforum, hvor producenter kan "reklamere" for nye produkter som ud fra et arbejdsmiljømæssigt synspunkt er en gevinst for skibene. Arbejdsmiljørådet vil i hvert tilfælde underkaste det nye produkt en kritisk vurdering, før reklamen tillades.





## Fremtiden ligger i de menneskelige ressourcer

**P**rojektets succes kræver, at skibsledelsen arbejder tæt sammen, herunder at uenigheder klarer sig 'bag lukkede døre', så udmeldinger til besætningen altid er enslydende, uanset hvem i ledelsen, der tales med. Succesen kræver desuden holdningsændringer ikke alene på skibene men også i landorganisationen.

Citatet er fra en dagbog over projekt 'Skibsdrift 2000', som DFDS Seaways har gennemført på passagererskibet Princess of Scandinavia.

Hans Froholdt, leder af Maritime Project Group i DFDS, og ankermand på projektet, uddyber:

- Målsætningen er at skabe gode arbejdspladser. De er grundlaget for den korpsånd, som skal sikre dansk skibsfarts overlevelse. Det handler om at ændre holdninger til arbejdet, uanset om man er på dækket, i maskinen, på broen eller på rederikontoret. At skabe forståelse for at hver eneste medarbejder er en nødvendig del af et hold, som i fællesskab skal få skibet til at fungere på en måde, så det bliver rart at være på arbejde.

- Et godt arbejdsmiljø smitter af på vores passagerer og gør os mere konkurrencedygtige.

- Skal denne proces lykkes, er skibs- og rederiledelsen nødt til at trække i den gule førertrøje og vise vejen, og det har de gjort i dette projekt, som er blevet så stor en succes, at det nu udstrækkes til rederiets øvrige skibe.

Ideen til Skibsprojekt 2000 opstod i skibsledelsen på Princess, som indså nødvendigheden af at modernisere strukturen både ledelsesmæssigt og arbejdsmæssigt. Tankerne blev konkretiseret i projektet, og rederiledelsen gav grønt lys og bakkede op.

- Det er vanskeligt både at afgive ansvar og at tage ansvar. Langt de fleste af os har det godt med 'plejer', men vi følte et stærkt behov for at 'nedbryde klasseskellene om bord'.

- Ønsket var at skabe bedre samarbejde og muligheder for overlap af arbejdsopgaver. Målet var større effektivitet og færre omkostninger. Vi ville populært sagt forsøge at finde 'guldet' i et fællesdriftområde - altså det arbejdsområde, hvor alle tre afdelinger - dæk, catering og maskine - kan løse opgaverne.

- Den røde tråd er, at 'bruge de rigtige mennesker til de rigtige opgaver'.

- Vi skal se på besætningen ud fra et kvalitativt synspunkt i stedet for et kvantitativt.

- Konsekvensen kan være, at en del arbejde der traditionelt løses af én faggruppe bør løftes af den faggruppe eller person, hvor det falder mest naturligt.

- Derfor er det vigtigt, at besætningen på alle niveauer er parate til at assistere med opgaver, der umiddelbart synes at ligge uden for deres normale arbejdsområde. Det er indlysende, at den større tværfaglighed skal afklares med de faglige organisationer. Rederiet har derfor haft løbende kontakt med de implicerede parter.

Hans Froholdt understreger, at det er et ubetinget succeskriterium for udviklingsprocesser af denne karakter, at fagforeningerne på lige fod med arbejdsgiveren tager tydeligt medejerskab for processen og deltager positivt og aktivt i udviklingsarbejdet.

- Projektet har vist, at der både er menneskelige og økonomiske gevinster ved at udvikle de menneskelige ressourcer. Projektet er nu gået over til at være en proces, idet grundlaget for den videre udvikling er skabt.

- Mit budskab til andre rederier er, at sådanne projekter ikke behøver koste særlig meget, og at man skal bruge den nødvendige tid og gøre sig umage med informationen, så der ikke skabes rygter.

- Efter min mening kan dansk skibsfarts fremtid ligge i udviklingen af de fantastiske gode menneskelige ressourcer, som allerede er til stede på skibene i dag. Vi skal bare turde og ville bruge dem.





## Fakta om Søfartens Arbejdsmiljøråd

Søfartens Arbejdsmiljøråd blev oprettet i december 1993 som en privat selvejende institution, der arbejder som bedriftssundhedstjeneste for den danske handelsflåde. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 er automatisk tilmeldt ordningen.

### Målsætning:

Fremme sikkerheden og sundheden blandt de ansatte på de danske handelsskibe. Forebygge arbejdsulykker, erhvervs sygdomme og nedslidning. Fremme grundlaget for sikkerhedsorganisationernes funktion om bord på skibene. Bistå sikkerhedsorganisationerne med at løse sikkerheds- og sundhedsmæssige opgaver.

### Arbejdsområder:

Informationsarbejde, Manualer, Video, Konferencer, CD-Rom, Pjecer og undervisningsmateriale, Tidsskriftet SøSikker, Branchevejledninger. Konsulentydelse, Foredrag, Medsejladser, Temadage, Krisehjælp, Risikovurderinger, Arbejdsmiljøløsninger i nybygninger, Afhjælpning af synskrav.

### Faste konsulenter:

DTC, CASA, Weilbach, BST Århus, PTV Film, Larsen & Partnere, Tegneriet.

Bestyrelsen er sammensat af seks rederrepræsentanter og seks fra personaleorganisationerne.

Bestyrelsen består (fra 1. juli 2002) af:  
Niels-Jørgen Hilstrøm, Metal Søfart (formand)  
Frede Kristiansen, Danmarks Rederiforening (næstformand)  
Hans Henrik Petersen, Danmarks Rederiforening  
Mikael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for mindre skibe  
Jørgen Folmer, Rederiforeningen af 1895  
Peter Burdal, HORESTA  
Finansministeriet (vakant)  
Ole Philipsen, Dansk Sø-Restaurationsforening  
Jens Fage-Pedersen, Dansk Navigatorforening  
Leif Dolleris, Maskinmestrenes Forening  
Søren Sørensen, Sømændenes Forbund  
Henrik Hansen, RBF



### TONNA HOLM

Seniorkonsulent

Baggrund: Radiotelegrafist.

Arbejdsopgaver: Arbejdsmiljøkurser, formidling, økonomi



### HANNE BLICHER NIELSEN

Arbejdsmiljøsekretær

Baggrund: Radiotelegrafist

Arbejdsopgaver: Generel rådgivning, kursusadministration, interne opgaver



### JAN L. HØYER

Arbejdsmiljøkonsulent

Baggrund: Navigator

Arbejdsopgaver: Teknisk arbejdsmiljø, kemikalier, IT



### SØREN BØGE PEDERSEN

Arbejdsmiljøkonsulent

Baggrund: Navigator med erfaring fra især tank- og passagerskibe, assistent Sømandskirken i Singapore

Arbejdsopgaver: Arbejdsmiljøløsninger om bord, Projekt Coaster



### MORTEN VINTER

Sekretariatschef

Baggrund: Speciallæge arbejdsmedicin

Arbejdsopgaver: Ledelse, sundhedsfremme, arbejdsskader



## Resultatopgørelse

For 1. januar - 31. december 2001

	2001	2000
Indtægter	5.427.478	5.323.323
Aktivitetsudgifter	2.388.945	2.499.940
<b>Bruttoresultat af aktiviteter</b>	<b>3.038.533</b>	<b>2.823.383</b>
Personaleudgifter	2.034.633	1.479.823
Andre driftsudgifter	1.049.949	973.196
<b>Driftsresultat</b>	<b>-46.049</b>	<b>370.364</b>
Finansielle indtægter	92.325	86.331
Finansielle udgifter	0	658
<b>Årets resultat</b>	<b>46.276</b>	<b>456.037</b>

### Balance pr. 31. december 2001

#### AKTIVER

Deposita	14.550	14.550
Driftsmidler og inventar	377.569	200.917
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>392.119</b>	<b>215.467</b>
Tilgodehavender fra redere	48.638	150.599
Periodeafgrænsningsposter	835.562	17.538
Likvide midler	3.373.079	3.717.105
<b>AKTIVER I ALT</b>	<b>4.649.398</b>	<b>4.100.709</b>

#### PASSIVER

Egenkapital pr. 1. januar 2001	3.209.840	2.753.803
Årets resultat	46.276	456.037
<b>Egenkapital i alt</b>	<b>3.256.116</b>	<b>3.209.840</b>
Skyldig til redere	269.996	190.802
Leverandører af varer og tjenesteydelser	616.566	244.470
Anden gæld	506.720	455.597
<b>PASSIVER I ALT</b>	<b>4.649.398</b>	<b>4.100.709</b>

### REVISIONSPÅTEGNING

#### Konklusion

Det er vor opfattelse, at årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med vedtægternes og lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af institutionens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

København den 3. maj 2002

Buus Jensen  
Statsautoriserede revisorer

Gert Olsen  
Statsautoriseret revisor



Søfartens Arbejdsmiljøråd vejleder rederier, besætninger og skibe i alle spørgsmål, der omhandler arbejdsmiljøet på danske handelsskibe.

Vi arbejder tæt sammen med førende specialister på området og kan derfor altid tilbyde en kompetent og professionel rådgivning til vore kunder.

Vores fornemmeste opgave er at omsætte regler og direktiver til brugbare værktøjer i dagligdagen. Det gør vi gennem konsulentarbejde, publikationer, videoer og IT formidling. Målet er herigennem at skabe et godt og produktivt arbejdsmiljø for dansk søfart.

Søfartens Arbejdsmiljøråd

Amaliegade 33 B

DK-1256 København K

Tlf. 33 11 18 33

Fax 33 11 14 60

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

E-mail: [info@seahealth.dk](mailto:info@seahealth.dk)



**Søfartens Arbejdsmiljøråd**

Danish Maritime Occupational Health Service