



**Session nr. 1 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 13:00 – 15:00**  
**Sal : 20+21**

## **Kontor og skib på bølgelængde – lynkursus**

***Bemærk ændring – sessionen afholdes på dansk***

---

Få fod på den gode kommunikation og undgå at konflikter spidser til.

En velfungerende kommunikation mellem skib og kontor er i dag alt afgørende for såvel trivslen som effektiviteten i rederiet. Hverdagen er ofte travl og hektisk, og meget kommunikation foregår på distancen og ofte via mail og telefon. Dette giver nogle grundlæggende udfordringer i forhold til at få en skabt et optimalt fungerende samarbejde. På denne session vil du få indblik i, hvordan du kan skabe klarhed, udvikling og relationer på distancen.

*Psykolog Søren Diederichsen og Psykolog Mads Schramm, Søfartens Arbejds miljøråd*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**

**Session nr. 2 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 13:00 – 15:00**

**Sal : K**

## **Administrative byrder og hviletid**

---

*Ordstyrer: Connie S. Gehrt, Søfartens Arbejdsmiljøråd*

### **A. Simulering af bemanningen om bord?**

Softwaren simulerer arbejdsbelastningen på en skibsbesætning. Computerprogrammet giver overblik over, hvilke opgaver besætningen skal prioritere først herunder forskellige vedligeholdelsesopgaver, udfyldelse af toldlister, tjek af sikkerhedsudstyr, madlavning osv. Programmet tager højde for uforudsigelige, men tilbagevendende hændelser, som kan dukke op på en sejlads, og som kræver besætningens opmærksomhed. Det kan være dårligt vejr, f.eks. tåge eller hård sø.

Programmet finder ikke en optimal besætning eller udregner en skalabemanning til et skib, men matcher en given besætning til et sæt opgaver og fortæller brugeren, om hviletidsbestemmelser overtrædes. Det er så op til brugeren at ændre på bemanningen, besætningens kvalifikationer, fordeling af opgaverne om bord osv.

*Alexandre Alapetite, forsker DTU Management, Christian Brandt Lauritzen, civilingeniør FORCE Technology og Hemming Hindborg, Søfartsstyrelsen*

### **B. Hviletid og Søfart**

Hviletid er ikke kun et spørgsmål om kvantitet og kvalitet af hvile, det er spørgsmålet om hvordan den enkelte agerer, skibet organiserer og rederiet opsætter rammerne for det mest effektive resultat.

Søfartens Arbejdsmiljøråd har gennem længere tid arbejdet med en vejledning indenfor hviletid, denne er stilet til rederi- og skibsledelsen samt den enkelte søfarende.

Vejledningen skal være et oplæg til at se fremad – med ny inspiration, viden om søvn og dennes betydning samt et skub til forældede traditioner og fastholdelse af selvopsatte barrierer mod forandringer.

*Bo Jacobsen, konsulent Søfartens Arbejdsmiljøråd*

### **C. E- Navigation – et værktøj til sikker sejlads**

Det er blevet mere indviklet at være navigatør. Teknikken bliver stadig mere kompleks og er forskellig fra skib til skib, antallet af regler er vokset og navigatøren skal passe flere opgaver. Et nyt navigationskoncept skal råde bod på problemerne. E-Navigationsprojektet har til formål at skabe et integreret intelligent navigationssystem, som forsyner navigatøren med de essentielle oplysninger, som han har brug for – og kun dem.

E-Navigation er en del af et stort EU-projekt: EfficienSea-projektet.

Målet med E-Navigation er at skabe et værktøj, som kan samle, optimere, og sortere i information. I dag er der mange medier og store mængde af informationer på broen. E-navigation skal samle alt dette i et system, som viser kun de relevante informationer for det enkelte skib, og som automatisk generer administrative oplysninger, som skibet skal sende til myndigheder el. lign.

*Navigatør Annemette Knagaard, Farvandsvæsenet*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**

**Session nr. 3 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 13:00 – 15:00**

**Sal : L**

## **Miljø, Klima og ballastvand**

---

*Ordstyrer: Ditte A. Kragh, Europas Maritime Udviklingscenter*

### **A. Ballastvand reglerne – hvordan håndteres fremtidens krav?**

Introduktion til ballastvandkonventionen.

IMO's Ballastvandkonvention er på vej; og ikrafttræden kan forventes i løbet af måneder snarere end år. Ballastvandkonventionen vil få betydning for mange der arbejder med søfart og skibe. I Danmark arbejder Søfartsstyrelsen og By - og Landskabsstyrelsen på at et forslag til lovændringer. Folketinget forventes at drøfte Ballastvandkonventionen sidst på året med henblik på en ratifikation i løbet af 2011. Forslag til nye danske regler forventes i offentlig høring allerede til efteråret.

*Ulrik C. Bergreen, Havbiolog/Cand. Scient., By- og Landskabsstyrelsen*

### **B. BRISK: Risk Assessment for oil spill in the Baltic Sea**

"BRISK" projektet giver en strategisk risikovurdering for hele Østersøen.

For at bestemme et fælles risikobillede for hele Østersøen analyseres risiko for udslip af olie og kemikalier efter sammen fælles metode.

Den potentielle miljøskade bliver vurderet ved at sammenholde risikoen for udslip med miljøsensitiviteten. Sensitiviteten bliver ligeledes bestemt for hele Østersøen efter en fælles metode.

Projektet skal dels munde ud i aftaler om operationelt beredskabssamarbejde mellem landene og dels skal det munde ud i fælles prioriterede planer for investering i forebyggelse og beredskab.

Projektet er medfinansieret af EU og gennemføres af Østersølandene samt HELCOM dog uden Rusland. Rusland deltager i et parallelt projekt finansieret af Nordisk Råd.

Den overordnede projektledelse gennemføres af Søfartens Operative Kommando (SOK) i Danmark. COWI er hovedrådgiver og forestår analysearbejdet.

*Carsten Jürgensen, civ.ing., PhD, Senior Projektleder i COWI.*

### **C. Green passport – hvordan opnår man det og giver det værdi? Recycling – hvordan ser fremtidens krav ud?**

Skibsfarten står midt i miljømæssige udfordringer på klimaområdet og SOx/NOx; der er ny regler på vej om ballastvand og farlige materialer; og der er allerede masser af bundne opgørelser af affald, spildevand, oile og meget andet. Men kunde krav til miljøarbejdet vinder også frem og danske rederier er heldigvis langt fremme med egne miljøpolitikker, som den slags kundesegmenter forlanger. Vi tror i LITEHAUZ ikke, at der bliver færre krav at leve op til eller at det vil kræve mindre dokumentation og arbejde ombord. Vi arbejder derfor på at levere et miljøledelsesprogram, som kan levere omhyggelig dokumentation af performance samtidig med at det organiserer og letter hverdagen ombord. På MSSM vil vi vise vores miljøledelsessystem frem og ser frem til at høre jeres kommentarer.

*Frank Stuer-Lauridsen, Direktør LITEHAUZ*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 4 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 13:00 – 15:00**  
**Sal : HIJ (plenum)**

## **Uddannelse og kvalifikationer til fremtiden - afholdes på engelsk**

---

*Ordstyrer: Bo Kiel Jespersen, Søfartens Arbejds miljøråd*

### **A. Innovative Safety Management Training**

Historisk har det været en udfordring for rederierne at efteruddanne søfolk i sikkerhed adfærd og sikkerhedsledelse. Dette projekt søger derfor, på baggrund af undersøgelse af fire uddannelsessteder, at understøtte en proces hvor en maritim uddannelsesinstitution tilpasser sin organisation og sine undervisningsmetoder til en bedre integrering af sikkerhedsledelse og –opmærksomhed i uddannelserne.

Historically it has been a challenge for shipping companies to train seafarers in safe conduct of duty and safety awareness. This project aims at supporting a process at maritime educational institutions that transforms the organisation and educational principles to enhanced integration of safety management and safety awareness into the educations. This process is based on a screening of four maritime academies around the world.

*Niels Kristian Haastrup, Adjunkt, SIMAC*

### **B. Is there a future for Danish seafarers aboard ships flying the Danish flag?**

Many young people dream of a career at sea, but often find themselves asking the same question: What are my future opportunities? And with good reason. It's a fact that Danish wage levels are higher than those of other qualified candidates. What is TORM's view on the future of Danish seamen? Will Denmark end up like their neighboring country Norway, without a single seafarer?

*Claus Usen Jensen, Executive Vice President, TORM A/S*

### **C. Transformational leadership and its implication for leadership at sea**

With more and more seafarers of different ethnic, cultural and national groups working together on board vessels in international trade, managing a multicultural crew has become a pressing concern for maritime industry. Demographics changes over the past decade combined with increasing globalization are creating significant challenges for shipping companies. There is an ongoing discussion both in academic and industrial sectors about the possible impacts of multicultural crewing patterns on board vessels. Perhaps the greatest challenge in dealing with a multicultural crew is leading in a way that effectively motivates and inspires those with different work-related values and beliefs. The object of this talk is to exam the mediating role of culture variations in the perception of leadership at sea, in the attempt to build a conceptual model of the correlation between leadership styles and crew performance. Empirical findings and analysis of the field survey carried out on board one chemical tanker will also be reported.

*NAN Xiang, PhD Student, Department of Maritime Research and Innovation, Syddansk Univeristet.*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 5 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 13:00 – 15:00**  
**Sal : 22 + 23**

## **Søfartsmedicin I: Den medicinske hjælp til søfarten**

---

*Ordstyrer: Tina Bolbjerg Winther-Nielsen, Søfartsstyrelsen*

### **Den medicinske hjælp til søfarten**

Sikkerhed om bord i Danske skibe er og skal være i højsædet, men når en ulykke eller sygdom rammer et skib, hvordan sikrer vi, at kompetencen til behandling er for hånden?

Center for Maritimt Sundhedsvæsen vil på sessionen fortælle om tilrettelæggelsen af den medicinske hjælp til søfarten.

Det handler om hvilke muligheder de søfarende har for at få lægehjælp om bord via Radio Medical.

Hvordan sikres det, at den rigtige medicin er til stede i medicinkisterne om bord? Hvordan skaber vores uddannelse af kaptajner og styrmænd en større sikkerhed om bord? Hvad er vigtigt for at få sammenhæng i den medicinske hjælp til søfarten og de systemer og aktører, der er i spil?

Oplægsholderne vil også komme ind på nogle typiske problemstillinger inden for feltet, og der bliver rig lejlighed til at stille spørgsmål på sessionen.

*Kent Østermark Jensen & Torben Leth, Center for Maritime Sundhedsvæsen  
Søfartsstyrelsen*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 6 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 16:00 – 18:00**  
**Sal : 20 + 21**

## **Arbejds miljø – Hvordan er økonomien i det?**

---

*Ordstyrer: Jan Gabrielsen, Søfartsstyrelsen*

### **A. Hvad koster dårlig ledelse?**

Faktorer der kan henføres til dårlig ledelse er det forhold der får flest mennesker til at finde et skifte arbejde. Resultatet af dårlig ledelse kan være mange ting men hvad koster dårlig ledelse et tankskibsrederi i direkte rekrutteringsomkostninger? Og i forlængelse heraf hvilke andre parametre end lønnen har rederiet at justere på for at forøge fastholdelsesraten.

*Erik Green, Partner, Green-Jakobsen*

### **B. [Afventer endelig bekræftelse]**

### **C. Ledelsesuddannelse af skibenes officerer**

Sikkerhedskultur undersøgelser som strategisk ledelsesværktøj

Forretnings resultater er I dag tæt knyttet til et rederis arbejdssikkerhedsperformance.

Rederier med en moden sikkerhedskultur har en klart bedre sikkerhedsperformance. I stedet for at indføre reaktive hovsaløsninger, kan en sikkerhedskultur undersøgelse danne grundlag for ledelsens proaktive strategiske beslutninger vedrørende arbejdssikkerhed – og derved danne grundlag for en sund sikkerhedskultur.

*Mikkel Brønnum Hansen, Consultant, Green-Jakobsen*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen.**

**Session nr. 7 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 16:00 – 18:00**

**Sal : L**

## **Kan kokken være udkig? – om bemanning og kompetencer**

### **Paneldebat**

---

*Ordstyrer: Connie S. Gehrt, Søfartens Arbejdsmiljøråd*

Kan kokken være udkig? Er den frække udfordring i denne session. Skibsfarten er på mange måder kendt for innovation, vækst og udvikling, men når vi taler bemanning og kompetencer er der en helt anderledes konservativ tilgang til arbejdet. Selv om der inden for skibsfart fx er sket en stor teknologisk udvikling, der er sket ændringer i bemanningen, driften, og ændret på uddannelserne, så er hverdagen om bord stadig mange steder tilrettelagt som altid, også selv om det har konsekvenser fx på overholdelse af hviletiden.

- Skal opgaverne om bord tilrettelægges anderledes i 2010?
- Kan vi gøre tingene anderledes?
- Hvem kan løse opgaver, der ikke lige passer ind?
- Følger kompetencerne med kravene?
- Hvem er der behov for om bord? Og hvilke kompetencer skal de have?
- Hvordan sikrer vi, at vi er rustet til fremtiden.

Efter indlæggene vil et panel af repræsentanter for erhvervet være med til at åbne for en debat i salen. Panelet består af Hans Henrik Petersen fra Danmarks Rederiforening, Fritz Ganzhorn, Søfartens Ledere og Hemming Hindborg, Søfartsstyrelsen.

#### **A. Teknologi vs. Kompetence**

Hvordan skabes der balance mellem den teknologi, der introduceres på skibene, og den efteruddannelse, der er nødvendig for at kunne benytte teknologien? Dette spørgsmål rejstes i dette indlæg og søges besvaret med udgangspunkt i den teknologiske udvikling, der foregår indenfor navigationssystemer. Mads Friis Sørensen har arbejdet med integreret navigations systemer (INS) og ECDIS igennem 12 år i den japanske virksomhed FURUNO, der udvikler og producerer navigations- og kommunikationsudstyr til handelsflåden.

*Mads Friis Sørensen, Branch Manager, FURUNO European Branch Office*

#### **B. [Afventer endelig bekræftelse]**

#### **C. Bemanning og kompetencer – kunne vi forsøge på nye måder?**

*Kontorchef Hemming Hindborg, Søfartsstyrelsen*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 8 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 16:00 – 18:00**  
**Sal : K**

## **Kemi og Nanoteknologi**

---

*Ordstyrer: Ditte A. Kragh, Europas Maritime Udviklingscenter*

### **A. Kemikaliedatabasen**

Søfartens Arbejds miljøråd vil fortælle om de nye muligheder i den nye kemikaliedatabase, den nye portal på hjemmesiden og det opdaterede program Sikkerhed og Sundhed til Søs.

Du kan bl.a. blive klogere på:

- Hvad de nye regler for kemikalier REACH og CLP betyder - og ikke mindst hvordan de kan bruges i Kemikaliedatabasen og programmet.
- Hvilke nye oplysninger giver den nye Kemikaliedatabase og programmet mht. status for produkterne og anvendelse af det nye værktøj til substitution.
- De nye muligheder i den nye portal (på hjemmesiden) specielt med fokus på, hvad rederierne kan bruge portalen til.

*Anne Ries, Konsulent M. Sc., Søfartens Arbejds miljøråd*

### **B. Nanoteknologi til søs**

Nanoteknologi har stort potentiale for anvendelse i det maritime erhverv. Mulighederne omfatter blandt andet stærkere og smudsafvisende tekstiler, langtidsholdbare overfladebehandlinger, bundmaling, smøreolier og katalysatorer til rensning af udstødning. I takt med at de nye produkter og muligheder opstår, er der tilsvarende usikkerhed om deres eventuelle miljø og sundhedsmæssige konsekvenser. I dette oplæg gives en introduktion til hvad nanoteknologien egentlig er og hvilke sikkerhedsaspekter man skal være opmærksom på. I oplægget illustreres anvendeligheden og eventuelle risici for specifikke produkttyper, som man kunne forestille sig anvendt i det maritime erhverv.

*Keld Alstrup Jensen, Senior Researcher, MSc, PhD, Det Maritime Forskningscenter for Arbejds miljø*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 9 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 16:00 – 18:00**  
**Sal : HIJ (plenum)**

## **Hvordan udvikler man sin sikkerhedskultur?**

**\* afholdes både på engelsk og dansk**

---

*Ordstyrer: Søren Diederichsen, Søfartens Arbejdsmiljøråd*

### **A. Uddannelse i sikkerhedskultur på SIMAC**

SIMAC § 16 hold semesteret 2010-1 havde meget fokus på "god sikkerhedskultur". Holdet var med til, sammen med Søfartens Arbejdsmiljøråd, at arbejde med de 8 sikkerhedsled og hvordan man kunne anvende disse om bord på skibene. Foruden, at holdet var rundt om mange emner som også er vigtige, blev vi hele tiden ved med at vende tilbage til "god sikkerhedskultur" og hvad det kunne indebære. På baggrund af flere diskussioner blev holdet af underviseren udfordret til, at fremkomme med deres ide til, hvor man kunne gøre en forskel. Udfordringen gik ud på, at holdet skulle præsentere et oplæg på MSSM som skulle være et udtryk for, hvordan tingene blev set fra de studerendes side. De forslag der fremkom skulle være mulige at udføre i praksis og skulle kunne løses relativt simpelt uden de helt store omkostninger. Udfordringen blev taget op og opgaven løst. Da de fleste fra holdet nu er ude og sejle efter veloverstået eksamen, er det underviseren der fremlægger det endelige forslag.

*Dorte Olbæk Hansen, SIMAC/SIMAC elever*

### **B. Hvordan udvikler man sikkerhedskultur ombord – også i mindre rederier.**

Søfartens Arbejdsmiljøråd har udarbejdet programmet de 8 sikkerhedsled som dialogværktøj til brug for arbejdet med sikkerhedskulturen på rederikontorerne og ombord i de danske skibe. Til understøttelse af udvikling af sikkerhedskulturen i rederierne arbejder Søfartens Arbejdsmiljøråd, med afsæt i de 8 Sikkerhedsled, på at udarbejde et værktøj til brug for at sikkerhedsorganisation og rederi kan selvurdere skibets sikkerhedskultur. Søfartens Arbejdsmiljøråd fremlægger en proto-model til selvvurdering af sikkerhedskulturen ombord og der vil være mulighed for at teste modellen og komme med forslag og ideer til videre udvikling af selvvurderingsmodellen.

*Bo Kiel Jespersen, Konsulent i Søfartens Arbejdsmiljøråd.*

### **C. New view of Human Error "Maritime Resource Management"**

To what extent has shore-side management an impact on accidents at sea? Do different organizational cultures produce different results in respect of safety and efficiency? In The Swedish Club's experience, the difference is greater than what most people believe and financial incentives in terms of favourable premiums may be offered by the insurance companies for ship operators who succeed. The key features of a genuine safety culture will be discussed.

*Martin Hernqvist, Managing Director, The Swedish Club Academy AB*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**

**Session nr. 10 ♦ 26. august 2010 ♦ kl. 16:00 – 18:00**

**Sal : 22 + 23**

## **Søfartsmedicin II: Søfartslægenes myndighedsrolle og lægeundersøgelsen**

---

*Ordstyrer: Carsten Gydaahl-Jensen, Søfartens Arbejdsmiljøråd*

### **A. Influenza og epidemier**

Verden havde ikke oplevet en influenzapandemi i 40 år, da de første tilfælde af en helt ny type smitsom influenza fra Mexico blev meddelt 24. april 2009, men der havde i årene forud været gjort mange forberedelser. I oplægget vil følgende spørgsmål blive søgt besvaret: Hvad skete der? Hvem er de vigtigste aktører nationalt og internationalt? Hvad har vi lært? Hvad kan vi vente?

*Tove Rønne, Center for Forebyggelse, Sundhedsstyrelsen*

### **B. Søfartslægenes myndighedsrolle**

Søfartslægerne er autoriserede af Søfartsstyrelsen til at undersøge søfarende og fiskere og træffe afgørelse på styrelsens vegne om, hvorvidt og eventuelt i hvilket omfang de er egnede til skibstjeneste. Målet med dette oplæg er at stille skarpt på, hvad det juridisk betyder, at søfartslægen træffer afgørelser på vegne af Søfartsstyrelsen, hvilke konsekvenser det har for søfartslægens arbejde, og hvilke krav det stiller til søfartslægen, afgørelsen og lægeundersøgelsen.

*Fuldmægtig Tina Bolbjerg Winther-Nielsen fra Søfartsstyrelsen*

### **C. Helbredsundersøgelsen og psykiske lidelser**

Unge, som søger en karriere til søs, og nogle gange også ældre søfolk og fiskere, medbringer i tiltagende omfang en psykiatrisk diagnose i køjesækken. De møder op hos søfartslægen med

diagnoser så som ADHD, lettere grader af depression, angst, stress, og forskellige former for

personlighedsforstyrrelser. Senest er diagnosen voksen-ADHD i tiltagende grad taget i anvendelse blandt læger, som varetager misbrugsbehandling. Målet med denne session er at sætte fokus på disse tilstande og betydningen for en karriere til søs og muligheden for at få udstedt den "Blå bog".

*Ledende embedslæge, Ph.D Henrik L. Hansen, Lægefaglig sagkyndig i Ankenævnet for Søfartsanliggender.*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 11 ♦ 27. august 2010 ♦ kl. 10:15 – 11:45**  
**Sal : HIJ (plenum)**

## **MLC 2006 Certificering – sådan kan det gøres!**

---

*Ordstyrer: Ditte A. Kragh, Europas Maritime Udviklingscenter*

### **A. MLC 2006 – Betydningen for de danske skibe**

Med ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC) er der skabt et enkelt, sammenhængende instrument, der omfatter alle moderne krav til søfarendes arbejdsforhold.

Med konventionen hæves niveauet for de søfarendes arbejdsvilkår på globalt plan. Men hvad kommer konventionen til at betyde for danske søfarende og for danske rederier?

*Jan Gabrielsen, Kontorchef i Søfartsstyrelsen*

### **B. MLC 2006 i praksis**

Lovkomplekset MLC 2006, også betegnet som den 4.søjle i international maritim ret, vil på den globale bane betyde behov for væsentlige justeringer af dels bemandingsfunktionerne, samt sikkerheden om bord. De generelle bestemmelser er allerede kendt, mens virkningen ved / formatet for indføring i rederidriften vil være højaktuel i de kommende år, når lovkomplekset omsættes til international regulering i praksis.

*H.S.E.Q. Manager / DPA, Herning Shipping a.s., Tim Engell Pedersen.*

### **C. MLC 2006 Certificering - hvordan kommer det til at foregå?**

Konventionen skal sætte rammen for arbejde og ansættelse til søs. Rederierne skal certificeres i henhold til konventionen, men hvilken betydning har konventionen egentlig?

Søfartens Arbejdsmiljøråd vil give en kort introduktion til opbygningen af konventionen samt betydningen af konventionen for arbejdsmiljøet til søs.

I den fremadrettede proces vil Søfartens Arbejdsmiljøråd sætte viden og rådgivning til rådighed i forbindelse med konventionsarbejdet i de enkelte rederier. Vi vil give en kort introduktion til hvad det er vi byder ind med i forhold til processen.

*Bo Jacobsen, konsulent Søfartens Arbejdsmiljøråd*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**

**Session nr. 12 ♦ 27. august 2010 ♦ kl. 10:15 – 11:45**  
**Sal : 22 + 23**

## **Cockpit tankegangen –fordele og ulemper ved at samle maskine og bro - Workshop**

---

*Ordstyrer: Connie S. Gehrt, Søfartens Arbejds miljøråd*

På denne session sætter vi spot på fordele og ulemper ved at tænke arbejdsopgaverne om bord sammen på en anden måde. Hvor meget kan man samle opgaverne maskine/bro og hvad kræver det egentlig?

Nogle af passagerskibene har arbejdet en del med denne problemstilling og giver gerne erfaringerne videre til andre dele af skibsfarten. Skibsfarten ændrer sig løbende og kravene til overholdelse af hviletid, driftsoptimering, miljøkrav, nyt elektronisk udstyr, samarbejdet kontor/skib mv. gør, at der er behov for at se nye muligheder.

Kom og deltag i debatten. Her er inspiration til dit rederi eller dit skib til, hvordan man også kan tilrettelægge arbejdet om bord!

### **A. Samarbejde mellem maskine og bro**

Scandlines brug af pilot/co-pilot systemet.

Scandlines samarbejde med Oxford Aviation Academy i forbindelse med afholdelse af BRM/MCRM kurser.

Scandlines brug af simulator i forbindelse med fokus på pilot/co-pilot systemet.

Scandlines indførelse af dualbemanding på Røby- overfarten, og de udfordringer det har medført i forbindelse med pilot/co-pilot systemet, da co-piloten nu samtidig skal være vagthavende maskinmester.

*Kurt Jensen, Master Mariner / Chief Instructor Scandlines og Palle B Jensen, Nautical Superintendent / DP / CSO Scandlines*

### **B. Repræsentanter fra Mols-Linien vil videregive de erfaringer rederiet har gjort siden 1996 omkring Cockpittankegangen i forhold til:**

1. Konstruktion af skibene (lovgivning, bemanning, layout)
2. Dagligdagen om bord (Samarbejdsfordele, tværfaglig indblik, knowledge-sharing, afledte effekter)
3. Nødberedskab (Max erfaring på broen, kommunikation maskine/bro, mere mandskab på broen, eks. fra øvelser og redningsaktioner)

*Maskinchef Thomas Bisgaard Jensen og overstyrmand Poul Pedersen, Mols-Linien*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 13 ♦ 27. august 2010 ♦ kl. 10:15 – 11:45**  
**Sal : 20 + 21**

## **Forebyggelse – eksempler på arbejde med sikkerhedskultur og Nearmiss. Hvorfor og hvordan?**

**\* afholdes både på engelsk og dansk**

---

*Ordstyrer: Bo Kiel Jespersen, Søfartens Arbejdsmiljøråd*

### **A. Improvement of Safety Awareness in Maersk Tankers**

Maersk Tankers has been working with improving safety awareness in various ways over the years. In this presentation Maersk Tankers will give examples of their work on safety culture and Near Miss.

Near Miss reporting has had an increase of nearly 70 % since year end 2007 due to increase in hazard spotting and safety awareness which in turn leads to all round improved organisational safety culture. Also working with ships own preventive action plans and review, investigation and constructive responses to reporting from ships has proved important.

*Alastair Martin, Marine Assurance Manager, Marine Standards, Maersk Tankers Technical Operation*

### **B. Hvordan arbejder Søfartsstyrelsen med forebyggelse?**

#### **Søfartsstyrelsens nye forebyggelsesstrategi – Hvad går den ud på?**

Søfartsstyrelsen vil præsentere sin nye forebyggelsesstrategi, der grundlæggende lægger sig op af moderne teori om udvikling af sikkerhedskultur i organisationer. Strategien skal bl.a. styrke styrelsens vidensopsamling, føre til en mere risikobaseret håndhævelse og indarbejde sikkerhedstankegangen i alle styrelsens arbejdsprocesser.

*Lars Gerhard Nielsen, Synschef, Søfartsstyrelsen*

### **C. Hvordan kan nearmiss.dk databasen i højere grad understøtte sikkerhedskulturen?**

Nearmiss.dk har nu været i drift i 4 år og over 1000 rapporter er tilgængelige på erfaringsdatabasen. Søfartens Arbejdsmiljøråd gør status for arbejdet med nearmiss.dk.

En brugergruppe for nearmiss.dk. er netop oprettet for bedre at kunne imødegå ønsker og opfange ideer fra brugerne af erfaringsbasen. Sessionen vil lægge op til en debat omkring udviklingen af nearmiss.dk og hvordan databasen i højere grad kan understøtte sikkerhedskulturen om bord.

*Bo Kiel Jespersen, Konsulent, Søfartens Arbejdsmiljøråd*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**



**Session nr. 14 ♦ 27. august 2010 ♦ kl. 10:15 – 11:45**  
**Sal : L**

## **Driftsoptimering af skibe – hvordan?**

---

*Ordstyrer: Steen Sabinsky, Europas Maritime Udviklingscenter*

### **A. "Energioptimering"**

Energivenlig drift er i fokus hos Maersk, hvor mange initiativer og teknologier er implementeret for at optimere og minimere energiforbruget. Et af værktøjerne for energivenlig drift er Vessel Performance Management Service (VPMS), som overvåger energi effektiviteten af ca. 350 skibe. Foredraget vil fokusere på denne service, samt give eksempler på nogle af de tiltag der arbejdes med for at reducere energiforbruget.

*Thomas Eefsen, Sales & Marketing Manager, Maersk Maritime Technology*

### **B. Monitering af Miljøpåvirkninger og Miljømål i Lauritzen Kosan**

Driftsoptimering og miljøstyring er det to sider af samme sag eller er det "same/same but different"?

Hvordan håndteres monitering af miljøpåvirkninger og miljømål i Lauritzen Kosan, og hvor er vi på vej hen, herunder indførelse af Ship Energy Efficiency Management Plans  
*Rolf Andersen, Superintendent and Project Manager, Lauritzen Fleet Management, Lauritzen Kosan A/S*

### **C. Systematisk indsamling, validering og brug af driftsdata**

I TORM arbejder vi med systematisk indsamling af driftsdata fra alle skibe og kontorer, dette giver os en bedre og mere reel baggrund for at træffe de rigtige beslutninger.

For at kunne træffe de rigtige beslutninger er vi nødt til at vide hvor vi er henne i dag, hvor meget olie bruger vores skibe, hvordan er deres performance, hvor og hvordan bliver olien brugt, hvad kan vi gøre for at minimere vores emissioner.

For at kunne skabe dette overblik er vi nødt til at samle data ind på en konsistent måde, hvor ukendte faktorer minimeres, og hvor de aspekter der er i fokus sikres mest mulig nøjagtighed, således at der kan fokuseres på de områder der har størst effekt til den bedste billigste investering.

Denne korte introduktion forsøger at give et indblik i hvad vi gør, hvorfor og hvad vi har ud af det.

*Troels Jørgensen, Senior Manager, Environmental Management, TORM A/S*

*Allan H Rasmussen, Performance manager, TORM A/S*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**

**Session nr. 15 ♦ 27. august 2010 ♦ kl. 10:15 – 11:45**

**Sal : K**

## **Skolernes åbent hus – om efteruddannelse og kvalifikationer**

---

*Ordstyrer: Sune Rahn, Søfartsstyrelsen*

### **A. Efteruddannelse - Tilbud til de sejlene, herunder mulighederne for e-læring**

4 veje til efteruddannelse:

- Fjernstudie
- Traditionel kursusundervisning
- E-learning
- Distance Learning

Hvad er mulighederne? Hvad er erfaringerne? Hvad er fordele og ulemper ved de 4 metoder?

*Søren Vestergaard, rektor, Marstal Navigationsskole*

### **B. IKT værktøjs brug i forbindelse med efteruddannelse**

- Hvilke muligheder er der for at inddrage IKT værktøjer i forbindelse med uddannelse?
- Hvilke udfordringer er der i forhold til at nå de læringsmæssige mål?
- Hvordan udvikles kurser som motiverer og fastholder kursisternes interesse?

Du får konkrete eksempler på, hvorledes IKT kan anvendes i efteruddannelsen.

*Per Hessellund, lektor, Århus Maskinmesterskole*

### **C. Hvor gør mere uddannelse en forskel?**

- Skibsledelsernes rolle som dem der driver udviklingsprocesser
- Lavpraktik, flexibilitet og individualisme - hvordan får vi det til at hænge sammen?
- HRs rolle
- Udviklingsværktøjer
- Uddannelsens kobling til strategien

*Bente Boa, Senior Manager, Torm A/S*

**Der vil være en kort pause ca. midt i sessionen**