



En historie fra det virkelige liv i maskinen!

“Vi er for tilbageholdende med at fortælle historier fra det virkelige liv på søen. Vi er jo søfolk, så vi piber ikke, men hvis vi ikke fortæller om vore oplevelser med arbejdsmiljøet, vil der næppe ske forbedringer i den takt, der er behov for. I det daglige uden sygdom er bemandingen god nok, men i det øjeblik, der er sygdom, opstår problemerne. Fra dækket er der jo som regel ingen hjælp at hente til opgaverne i maskinen”.

Det mener 1. maskinmester Gustav Schmidt Hansen, Rederiet A. P. Møller, og det er baggrunden for, at han fortæller sin historie.

Gustav Schmidt Hansen var i maj sidste år påmønstret Dragør Mærsk som 1. maskinmester.

“På rejsen fra Port Klang til Salalah i Oman blev vi 3 døgn før Salalah udsat for et maskinhaveri. For at komme videre på 9 cylindre, skulle plejlstangen fra cylinder nr. 6 tages ud. Efter 25 timers meget hårdt arbejde med demontering af plejlstangen var vi klar til at sejle videre og kunne fortsætte til Salalah. Fra rederiet fik vi melding om, at det ville sørge for reparatørasistance, når vi nåede frem. Der kom også reparatører til Muscat, men på grund af immigrationsproblemer, blev de nægtet indrejsetilladelse til Oman. Da vi ankom til Salalah fredag aften d. 28. maj kl. 23.00, måtte vi straks i gang med at skille maskinen uden reparatører, idet der ville komme reservedele i løbet af lørdagen.”

Lørdag lidt før middag fik Gustav Schmidt Hansen åndedrætsbesvær, ondt i brystet samt krampe i arme og ben. Desuden blev han ramt af synsforstyrrelser.

“Jeg blev sendt på sygehuset i Salalah og undersøgt. Lægerne kunne ikke udelukke, at det var hjerteproblemer, og jeg blev derfor beordret til at tage den lidt med ro, og når jeg kom til Europa anbefalede de, at jeg blev undersøgt påny.”

“Så længe man er påmønstret, er det imidlertid ganske umuligt at tage den med ro. Arbejdet skal jo udføres. Samtidig må jeg erkende, at

min kondition ikke er, hvad den har været. Jeg er 51 år.” Ved ankomsten til Gioia Tauro 8 dage senere blev Gustav Schmidt Hansen undersøgt påny, og den undersøgelse resulterede i øjeblikkelig sygeafmønstring. Hjemme i Danmark blev han påny undersøgt af både egen læge og specialister, og deres konklusion var enstemmig: “Stresspåvirkning i ekstrem grad.”

Det medførte en sygeperiode på 36 dage, inden han påny udmønstrede.



Det er umuligt at tage den med ro, når man er påmønstret (arkivfoto)



A story taken from real life

“We don't talk enough about what life at sea is really like. We are seaman after all, so we don't moan and groan about things, but if we don't tell people about what our working environment is really like, it probably won't get any better, or at least not as fast as it ought to.”

Last May, Gustav Schmidt Hansen signed on the Dragør Mærsk as chief engineer.

“We were on the way from Port Klang to Salalah in Oman and three days before we reached Salalah we found ourselves with serious engine trouble. After 25 hours of really hard work, we were finally able to continue the trip. When we arrived at Salalah on the Friday at 11 p.m., we immediately had to start dismantling the engine, as we were told that the necessary spare parts would arrive some time on the Saturday”.

On the Saturday, Gustav Schmidt Hansen suddenly had difficulty in breathing, and began to get pains in his chest, cramp in his arms and legs and his vision became distorted.

The local doctor told him that he had to take it easy, but as he says, “It's impossible to take it easy when you work on board a ship”.

When the vessel arrived at Gioia Tauro a week later, he was again examined by a doctor and was immediately sent on sick leave. When he got back to Denmark, a new medical examination came up with the diagnosis “The effects of being under extreme stress” and Gustav Schmidt Hansen was obliged to take 36 days' sick leave before he was able to sign on again.

Arbejds- klima

Nu må det være krystalklart for alle. Ministeren har selv sagt det: Skal vi have nye danskere ud i skibene, skal der være et godt arbejdsmiljø. Rekrutteringskonference og Temadag om arbejdsmiljø har været vinterens store søfartsbegivenheder i København. Ikke kun Pia Gjellerup sagde kloge ord. På temadagen blev det slået fast med syvtommersøm, at erhvervet nu vil satse benhardt på, at give personalet en god hverdag om bord. Det skal være sikkert og sundt. Ikke på grund af personalets blå øjne, men fordi det kan betale sig. Der er direkte sammenhæng mellem arbejdsglæde, arbejdsklima og effektivitet. Vi er midt i the War for Talent. Der er mangel på gode medarbejdere. Der kan og vil tænke selv. Men også have konstruktiv indflydelse på egne arbejdsvilkår.

Det er derfor nye aktører, der sætter dagsordenen. På det enkelte skib og i det enkelte rederi ved man bedst, hvad der skal til for at skabe trivsel. Søfartserhvervet må selv gå i spidsen og etablere god praksis. Det hedder branchevejledninger. Det er den standard, som sømand og reder begge finder, kan sikre medarbejdernes sundhed og trivsel - uden at hæmme konkurrenceevnen. Søfartens Arbejdsmiljøråd er konsulent, og Søfartsstyrelsen godkender og kontrollerer resultatet. Det er sund fornuft. Og den eneste farbare vej for en danskflaget handelsflåde.

Morten Vinter

Sømanden og pacemakeren

Da kaptajn Birger Pedersen, 50 år, en nat i november blev alvorligt syg og - efter eget udsagn - var ude og kigge på himmelporten, fordi hans hjerte trængte til en pause, var han heldigvis hjemme i Frederikshavn. Til søs havde det måske været farvel og tak.

Hans hustru fik tilkaldt en ambulance, og indenfor de næste 6 timer var han indlagt på Frederikshavn Sygehus, overført til Ålborg og fået indopereret en lille hjælpepumpe til hans naturlige pumpeværk.

Pacemakeren er blevet hans trofaste følgesvend og ta'r over, når hans hjerte ta'r en lille pause. Det sker umærkeligt, og hans liv er så normalt som før.

Og dog. Han spekulerede jo en del. Hvad med den blå bog? Hvad med radarstråler og andet udstyr på broen? Kan det influere på pacemakeren og eventuelt sætte den ud af funktion?

- Intet tyder på det. Hverken i Søfartens Arbejdsmiljøråd, lægerne på hjertecentret, eller andre steder har man hørt om tilfælde af den art.

Et problem

Birger Pedersen har i forbindelse med sin sygdom opdaget, hvad han kalder en forskelsbehandling af den danske sømand i forhold til mennesker med arbejde på land.

- Når man får indopereret en pacemaker, bliver man sygemeldt 2 til 4 uger, hvorefter man normalt kan genoptage sit arbejde. Når man er sømand, har man imidlertid et problem. Vi skal blive i land i to måneder, fordi hverken den offentlige sygesikring eller andre vil dække os, hvis vi rejser til udlandet tidligere end 2 måneder efter en pacemakeroperation.

- Så jeg kan roligt tage af sted igen, fastslår han.

Blot skal han gå uden om lufthavnens metaldetektorer. Han har fået et kort fra Danish Pacemaker Register, som skal vises i lufthavnene. Det er så vidt vides, det eneste sted en pacemaker-opereret skal holde sig fra, samt huske at holde mobiltelefonen ca. 30 cm. fra pacemakeren. Det betyder, at den altid skal holdes i højre hånd, og det kan være lidt problematisk, når man er venstrehåndet.

Kaptajnen fortæller sin historie for at berolige eventuelle kollegaer, der måtte komme ud for det samme.

En at tale med

Birger Pedersen påpeger det vigtige i, at man har nogen at tale med, når der opstår sådanne pludselige ændringer af liv og dagligdag, hvor en masse spørgsmål dukker op.

- Det kan være familie og venner eller andre, der kan træde til, når man har noget på "hjertet", siger han.

- I værste fald kan man altså som sømand komme ud for at skulle bruge optjente fridage i sygdomsperioden, fordi vi er jo reelt ikke til rådighed for vor arbejdsgiver før efter to måneder, påpeger han.

Birger Pedersen fik en sygemelding i fem uger, men de sidste tre uger op til de to måneder måtte tages fra de optjente fridage. Det finder han uretfærdigt og opfordrer de rette vedkommende - søfartens organisationer - til at tage en snak med den offentlige sygesikring om problemet, da man som søfartende ikke kan acceptere noget sådant.



The seaman and the pacemaker

One night in November Captain Birger Pedersen, 50 years, suddenly became so ill that, as he puts it himself, he was just outside the pearly gates. It was his heart that needed a break, so it had stopped functioning normally. Fortunately when this happened, he was at home in Frederikshavn. If he had been at sea, on the other hand, it could easily have been the end of him.

His wife called an ambulance and within the following six hours he was first taken into Frederikshavn hospital and then transferred to Ålborg infirmary, so that he could have a little auxiliary pump operated into his body in order to take the strain off his natural pump, his heart. Since then, his pacemaker has been his faithful friend and takes over the work when his heart feels like a little rest. It happens quite automatically and no-one can notice anything at all, so his life has more or less gone back to normal.

But yet... He did a lot of thinking. What about the blue book? What about radar beams and all the other equipment on the bridge? Would they have any effects on the pacemaker, maybe even interfere with it working properly?

But there was no need for him to get alarmed. Neither anyone at the Danish Maritime Occupational Health Service, nor the doctors at the cardiac centre or at any other place, had ever heard of any such effects.

"So I can go back to sea again without worrying", he says sounding convinced.

On the other hand, he shouldn't go through metal detectors at airports so he has been given a special card from the Danish Pacemaker Register to show at airports. As far as anyone knows, these metal detectors are the only things that people with pacemakers should steer clear of. They should also remember to always hold mobile telephones about 30 cm. from the pacemaker. This means that mobile phones should always be held in the right hand, which can be a bit of a problem if a person is left-handed.

“Vi vælger rederier med et godt omdømme”

2 polske søfolk undrer sig over alt det papir, der er en del af et godt arbejdsmiljø

Et godt arbejdsmiljø fremhæves ofte som et afgørende argument for at tiltrække unge danske til søfartserhvervet, men også for udenlandske søfolk spiller arbejdsmiljøet en væsentlig rolle, når de søger hyre.

Det fortalte to polske søfolk, 3. mester Rafal Sinkiewicz, og matros Dariusz Pieniek, til seniorkonsulent Tonna Holm fra Søfartens Arbejdsmiljøråd, da hun i februar var på medsejlad om bord på M/V Aggersborg fra rederiet Dannebrog.

Rafal Sinkiewicz: - Hvis jeg skulle vælge rederi i dag, ville jeg først se på rederiets omdømme og dernæst på hyren.

Dariusz Pieniek: - Jeg vil først se på hyren og dernæst på rederiets omdømme, men jeg tror godt, at jeg kan få en højere hyre på et skib, der ikke lever op til dansk standard. Redere med dårlige skibe må nemlig betale mere for at få folk.

Svært at se logikken

De er enige om, at det er nødvendigt og godt, at arbejdsmiljøet til søs er i orden. Rafal Sinkiewicz har været på § 16 kursus, og kender derfor de danske krav.

De er imidlertid lidt trætte af alt det papir, der følger med arbejdsmiljøreglerne. Det skal være nemt og bekvemt at følge reglerne, påpeger de.

Dariusz Pieniek: - Det er svært at se det logiske i, at vi skal anvende masker og friskluftudstyr, når vi maler på dækket, selv om der blæser en frisk brise. Specielt når det er varmt, er det ikke til at holde ud.

Ingen af dem har været udsat

for alvorlige ulykker eller uheld. Et forkert løft med efterfølgende hold i ryggen, samt et brandsår på benet efter nærkontakt med et varmt rør, er det mest alvorlige, de har været udsat for. Rafal Sinkiewicz nævner dog, at en kollega havde fået et sår i hovedet, da han i forbindelse med lastning/losning af containere ikke bar hjelm.

Tilfredse

Generelt er de tilfredse med arbejdsforholdene om bord på Aggersborg. De har gratis adgang til e-mail, og familien kan få lov til at rejse delvist gratis med 72 døgn på et år. De skal kun betale rejseomkostningerne. Også hyren er de tilfredse med, men de ser gerne, at udmønstringstiden på 4-5 måneder bliver kortere, så de kan være mere sammen med familien.

- Unge polakker er ikke så interesserede i at stå til søs.

For 20 år siden var der respekt om søfartserhvervet, men i dag vil de unge hellere have et job på landjorden, tæt på familien, fortæller de. Dariusz Pieniek er uddannet elektriker og begyndte at sejle for ca. 5 år siden. Først på norske og engelske skibe men de seneste ca. 3 år i Dannebrog. Han er ikke overbevist om, at han også er sømand om fem år. Hans drøm er at komme til Australien. Dels p.g.a. forholdene i Polen, og dels fordi hans ægtefælle har familie derude.

Rafal Sinkiewicz har sejlet i seks år i Dannebrog. Han stak til søs umiddelbart efter endt skolegang. Først som menig i maskinen, inden han kom på maskinmesterskole, hvorfra han igen fik hyre. Han har således aldrig arbejdet på landjorden.



The shipping company's reputation

The working environment plays an important role not only for Danes but for foreign seamen too, when they are looking for work on board a vessel. Anyway, this is what two Polish seamen - Rafal Sinkiewicz, 3rd officer and Dariusz Pieniek, A.B., told Tonna Holm, senior consultant at the Danish Maritime Occupational Health Service, when she sailed on board the M/V Aggersborg owned by the Dannebrog shipping company.

Rafal Sinkiewicz: "At the moment, if I had to choose a shipping company to work for I would first of all look at the company's reputation and afterwards at the wages".

Dariusz Pieniek: "I would first look at the wages and then at the reputation of the shipping company and the ship. On the other hand, I am sure I can get a higher wage on a ship that doesn't live up to Danish standards. This is because shipowners with badly-maintained vessels have to pay more to get crews.

Nevertheless, the two seamen are in agreement when it comes to the working environment at sea. They both think that it is only right, in fact it is necessary, that the working environment should be as safe as possible. Rafal Sinkiewicz has been on a § 16 course, so he is familiar with the Danish requirements.

Nevertheless, they are a bit tired of all the paperwork that goes with the working environment regulations. They both think it should be easy and convenient to follow the rules.

Dariusz Pieniek: "It's difficult to see the logic in having to wear masks and fresh-air equipment when we are painting on deck and a fresh breeze is blowing. You can hardly stand wearing heavy personal protection, particularly when the weather is hot.



3. mester Rafal Sinkiewicz (t.v.) og matros Dariusz Pieniek sætter pris på et godt arbejdsmiljø, og tager rederiets omdømme i betragtning, når de søger hyre (foto:Tonna Holm).

Maskinfolk er nervøse for fuel-olien

Fuelolien er et overset men alvorligt miljøproblem, påpeger maskinchef

- Vi har sikkerhedsdatablade for pudsemidlet brasso, men vi aner ikke, hvad fuelolien indeholder, og den arbejder vi meget mere med end med brasso.

Det er et paradoks, at rederne kan få at vide, hvad fuelolien indeholder af hensyn til maskinerne, mens vi, der arbejder med olien, ikke kan få at vide, om fuelolien indeholder stoffer, som er skadelige for mennesker, selv om vi ofte får den på huden og indånder dampene fra den.

Maskinchef i tankskibsrederiet Herning Shipping, Lars Berg, er godt gal i skralden, og det er flere af hans kollegaer, også.

- Når vi spilder fuelolie på kedeldragten, kan selv de skrappeste vaske- og rensningsmidler ikke få kedeldragten ren igen. Vi oplever hudirritationer og udsættes for

oliedampe, som vi ikke ved, om vi skal beskytte os imod. Vor hud udtørres forfærdeligt, når vi har arbejdet med fuelolien.

- Men når vi spørger, kan vi ikke få svar, og det skaber nervøsitet. For hvad er de langsigtede virkninger, spørger Lars Berg, som opfordrer til debat om emnet. Han efterlyser især rederens synspunkter.

Billigt skidt

- Der er godt, at kemien om bord saneres, og at opmærksomheden om, hvad vi arbejder med, er skærpet, men i maskinen forstår vi ikke, hvorfor debatten om fuelolien udebliver. Står der mon for mange penge på spil, fordi fuelolien er utrolig billig i forhold til alternativerne, spørger han.

- Kendsgerningen er jo, at

fuelolien de senere år er blevet dårligere. Raffinaderierne bliver bedre og bedre til at raffinere råolien til ædler produkter, og når alt er udvundet, er der fuelolien tilbage med sit indhold af kemikalier og andre stoffer, som bruges i raffineringprocessen.

- Vi oplever, at filtre blokker op hurtigere og hurtigere. Olien lugter utrolig stærkt, og jeg er nervøs for, at fuelolien er et langt større miljøproblem, end vi tror.

- Der er efter min mening tale om et affaldsprodukt, som bestemt ikke er med til at gøre arbejdsforholdene om bord bedre. Men det er naturligvis billigere end marinediesel og gasolie, som set fra et arbejdsmiljøsynspunkt - er langt bedre produkter.

- Arbejdsmiljøet i maskinen er ikke godt, men der er ingen grund til at gøre det værre end nødvendigt ved at anvende dårligere produkter, påpeger Lars Berg, som endnu en gang opfordrer til debat om emnet.

- Fordi det er vigtigt med et godt arbejdsmiljø - også i maskinen - så vi kan tiltrække unge mennesker til faget - og så vi andre kan holde til arbejdet i nogle flere år. Det er jo næppe tilfældigt, at mange maskinfolk søger i land i en forholdsvis ung alder, tilføjer han.

Man behøver "ikke bade i fuel-olie" for at komme i kontakt med den. Derfor opfordrer maskinmester til debat om fuelolien og dens eventuelle skadelige påvirkninger (arkivfoto).



Fuel oil causes a lot of worries

"We have safety data sheets for Brasso, which is only a kind of polish, but we have no idea of what's in fuel oil and we use it much more than Brasso in our daily work. We don't know whether fuel oil contains substances that are dangerous for human beings, even though we often get it on our skin and we inhale the vapours from it. The chief engineer at the tanker company, Herning Shipping, Lars Berg is extremely angry about this situation and so are several of his colleagues.

"When we spill fuel oil on our working clothes, even the strongest washing powders and detergents cannot get the boiler suits clean again. We sometimes get skin irritations and we are exposed to oil vapours. We don't know whether we should be protecting ourselves from the oil itself, the vapours or both. It's a fact that everybody who works with fuel oil gets terribly dry skin.

But when we ask questions about all this, we can't get a real answer and this makes us nervous. "What are the long-term effects?", asks Lars Berg, who thinks that a debate should be started on the subject. He is particularly interested in hearing the shipowners' points of view.

"The fact is, of course, is that over the last few years the quality of fuel oil has become worse. The refineries get better and better at refining raw oil for the purer products and when everything has been extracted, it is fuel oil that is left with the chemicals and all other substances that have been used in the refining process". "We find that filters get blocked up more and more rapidly. The oil smells incredibly strong and I am worried that fuel oil is a far greater environmental problem than we realise", said Lars Berg.



Rederiforeningen om fuelolie: - Vi forstår nervøsiteten

I Danmarks Rederiforening kan man godt forstå, at der er maskinfolk, som er nervøse for at arbejde med fuelolie.

- Netop derfor er der så meget desto større grund til at overholde de procedurer, der er for arbejde med olieholdige produkter. Det er i øvrigt flere år siden, at der blev gjort opmærksom på risikoen ved håndtering af fuelolie. Det er vigtigt at opretholde en god standard med hensyn til renlighed både i maskinrummet og på det personlige plan, herunder at benytte de relevante personlige værnemidler ved f.eks. rensning af centrifuger og filtre, så især hudkontakt undgås. Ligeledes skal man undgå højkoncentrationer af oliedampe. Det gælder, uanset om der er tale om fuelolie, gasolie eller noget helt tredje, påpeger afdelingschef Hans Henrik Petersen, Nautisk Afdeling i Danmarks Rederiforening.

- Rederierne ved lige så lidt som maskinbesætningen, hvad fuelolie indeholder. Der er specifikationer, som angiver grænseværdier for, hvad olien må indeholde af bestemte stoffer, der kan skade maskinen. Det bliver naturligvis kontrolleret på

godkendte laboratorier. Under normale forhold vil et rederi ikke begynde at bruge olien, før resultatet af den kontrol foreligger.

Må stole på leverandørerne

- Jeg tvivler på, at vi reelt kan finde ud af, hvad fuelolie indeholder af bestemte stoffer. Vi ved jo ikke, hvad vi skal lede efter. Det er som med grundvand. Man kan undersøge det for bestemte stoffer for at finde ud af, om grænseværdierne for disse stoffer er overskredet, men vandet kan jo reelt indeholde andre og måske mere skadelige stoffer. Dem finder man ikke, fordi man ikke leder efter dem.

- Med hensyn til fuelolie er vi således "helt i lommen" på leverandørerne og må stole på, at de lever op til deres ansvar, siger Hans Henrik Petersen.

International opmærksomhed

Internationalt er man opmærksom på problemet.

- I det nye Annex VI til MARPOL-konventionen er der opstillet krav til fueloliens

kvalitet.

- Herunder skal den opfylde tre krav: Den skal have en kvalitet, så den ikke indeholder stoffer eller kemisk affald, der skader maskinen og dermed udgør en sikkerhedsrisiko ved f.eks. at være årsag til maskinstop. Den må ikke være skadelig overfor besætningen, og den må ikke yderligere bidrage til luftforureningen.

- Aftalen er imidlertid kun ratificeret af ganske få lande. Danmark har f.eks. endnu ikke ratificeret den, fortæller Hans Henrik Petersen.

Fuel olie med i kemi-databasen

Arbejds miljøkonsulent Jan Høyer, Søfartens Arbejds miljøråd, forstår maskinchef Lars Bergs bekymring med hensyn til fuelolien. Umiddelbart er der ingen problemer med, at rederierne indmelder fuelolien på tilsvarende måde, som vi kender fra andre produkter, der anvendes om bord i skibene. Vi vil så på baggrund af de oplysninger, vi får om produktet, kunne indplacere olien i det efterhånden velkendte system til udarbejdelse af Arbejdspladsbrugsanvisninger.

- Præcis som for andre stoffer og kemikalier er der grund til at informere om de forholdsregler, man bør tage, når man arbejder med fuelolie. Vi kan ikke udelukke, at der er sundhedsrisici forbundet med fuelolien. Selv om maskinfolkene ikke "bader i fuel", skal man næppe være blind for, at de kan komme i kontakt med den, påpeger Jan Høyer.

- Der er grund til at informere om fuelolien, vurderer Søfartens Arbejds miljøråd (arkivfoto).



The shipping companies understand the problem

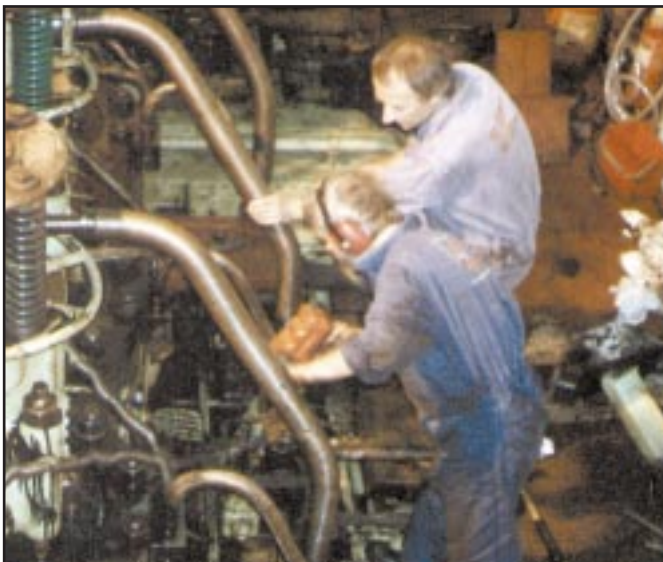
In the Danish Shipowner's Association there is wide-spread sympathy for crew members who work in the engine. No wonder they are worried about working with fuel oil.

"And that is precisely why it is so important to observe the procedures for working with products that contain oil. Actually, it is several years since attention was drawn to the risks involved in handling oil. It is essential to maintain good standards of cleanliness, both with relation to the engine itself but also on a personal level. This includes always making use of the relevant personal protection when, e.g. cleaning purifiers and filters, so that skin contact in particular is avoided. You should also avoid high concentrations of oil vapours. This applies whether we are talking about fuel oil, gas oil or some other kind of oil", emphasises Hans Henrik Petersen from the Nautical Section at the Danish Shipowner's Association.

At the same time he admits that the shipping companies do not know any more about the contents of fuel oil than the engine crews do.

"I doubt whether we can find out exactly what fuel oil contains in the way of certain substances. We really don't know what to look for. We are totally "in the pockets" of the suppliers and are forced to trust them to live up to their responsibilities", said Hans Henrik Petersen.

Work is currently going on all over the world to establish an international set of regulations concerning fuel oil.



Temadag om arbejdsmiljø

Miljø og trivsel - nøgleord for fremtidens skibsfart

Interessen for at høre om søfartens arbejdsmiljø var særdeles fin

Der er gennemført betydelige forbedringer af arbejdsmiljøet i den danske handelsflåde de senere år. Sammenlignet med forholdene på landjorden, har søfarten ikke noget at skamme sig over - med den tilføjelse, at som på land er der også til søs store forskelle på viljen og evnen til at

løse arbejdsmiljøopgaver. Internationalt er dansk søfart langt foran med hensyn til arbejdsmiljø. Generelt tegner der sig altså et billede af en succeshistorie. Set fra denne synsvinkel er det blevet mere sikkert at være sømand, men der er stadig plads til forbedringer.

Risici som fysisk nedslidning, hjerneskader og asbestlidelser er på vej ud, men nye opgaver er på vej ind. Det handler om allergi, hudproblemer, høretab, kræft, livsstilssygdomme som hjerte- karproblemer samt mistro, angst og ensomhed.

fortsættes side 7



Der er sket mange forbedringer og bevidstheden om arbejdsmiljøet er steget, men der er stadig plads til forbedringer. Det var en af konklusionerne på temadagen om arbejdsmiljø (arkivfoto).



The working environment

Over the last few years, significant improvements in the working environment in the Danish merchant fleet have been carried through. Compared with conditions on land the shipping sector has no reason to be ashamed.

In general we can describe the efforts to improve the environment as a great success.

Seen from this point of view, it has become safer and more secure to be a seaman, but there is still room for improvement.

Risks such as physical wear and tear, brain damage and complaints brought about by asbestos are on the way out, but new problems are on the way in. These include allergies, skin complaints, loss of hearing, cancer, life-style diseases such as heart trouble, lack of general wellbeing, anxiety and loneliness.

These are working environment problems which must be solved during the next few years, if the shipping branch is to have any hope of attracting young persons to the sector.

The above points are just some of the main impressions from a theme day which was held at the beginning of February by the Danish Maritime Occupational Health Service.

Morten Vinter, Head of Secretariat for the Danish Maritime Occupational Health Service took stock of the previous five years' efforts and also talked about future demands as to the maritime working environment. He forecasts that increasing attention will be focused on the employee as a resource. Providing a general sense of wellbeing at work will be the most important factor, if employers want to keep qualified personnel. Taking good care of employees, which in the past was considered an expense that should be limited as far as possible, will in the future become an investment item. In line with this factor, the standard on board ships will be improved and this will change the nature of sickness patterns. New, more stringent requirements as to health and safety measures will be the result.

"The working environment and personal wellbeing will become the most important elements to consider, if Danish shipping is to continue to survive. It is a challenge to the entire sector, but fortunately we are well on our way to solving the problems", said Morten Vinter.

Temadag om arbejdsmiljø

Det er arbejdsmiljøopgaver, der skal løses i de kommende år, hvis søfarten skal gøre sig håb om at tiltrække unge til erhvervet.

Ovenstående er nogle af hovedindtrykkene fra en temadag om arbejdsmiljø, som Søfartens Arbejdsmiljøråd holdt i begyndelsen af februar. Interessen for at være med var overvældende med ca. 240 tilmeldinger mod forventet 100.

Status

Sekretariatschef Morten Vinter gjorde på temadagen status over de forløbne 5 års indsats, og han kom bl.a. ind på en kritik af uens syns praksis fra inspektør til inspektør i Søfartsstyrelsen. Han brugte kritikken som udgangspunkt for et forslag om en ændret praksis på

området.

- Rådet ser en fremtid, hvor Søfartsstyrelsen i højere grad udarbejder rammer for lovgivningen, mens erhvervet selv finder de detaljerede løsninger. Der skal etableres god praksis i form af branchevejledninger. Udarbejdelsen af dem kræver et samarbejde mellem de aktivt sejlede, rederierne og organisationerne. Søfartens Arbejdsmiljøråd kan være proceskonsulent og faglig rådgiver, men erhvervet sætter selv standarden under hensyn til lovgivningens krav. Søfartsstyrelsen bør blæstemple resultatet og efterfølgende ved stikprøver kontrollere, at branchevejledningen bliver fulgt, foreslog han.

Fremtiden

Morten Vinter kom også ind på fremtidens krav til ar-

bejdsmiljøet. Han forudser, at fokus i stigende omfang vendes mod medarbejderen som en ressourceperson. Trivsel bliver afgørende for at fastholde kvalificerede medarbejdere. Personalepleje, der hidtil har været betragtet som en udgift, der skulle begrænses, bliver fremover et investeringsobjekt. I takt hermed øges standarden om bord, hvorfor sygdomsmønstret vil ændre karakter. Det vil stille nye krav til sikkerheds- og sundhedsarbejdet.

- Arbejdsmiljø og personaletrivsel bliver bærende elementer, hvis dansk skibsfart fortsat skal klare sig. Det er udfordringen til hele erhvervet. Vi er heldigvis godt på vej, fastslog han.



Accidents and foreigners

Detailed surveys of the number of accidents that occur on Danish merchant vessels show that only about half the accidents involving foreigners are reported, compared with the accidents involving Danes. If you look at the number of injuries which result in compensation from the Accident Insurance Fund, the tendency is just the same. Based on the number of months on board, foreigners are involved in only half the number of the type of accidents that result in the payment of compensation for permanent injury.

The Danish Maritime Occupational Health Service is interested in finding out further facts on this matter, as new information may come to light and this can probably be used in the prevention of accidents.

Have you any idea why the reported number of accidents involving foreigners is fewer than we could expect?

Are foreigners really involved in fewer accidents than Danes? Are they more careful, so they are able to avoid accidents? Are accidents involving foreigners not reported, possibly because the victim of an accident does not demand that the accident be reported? Are they not aware that they can be awarded compensation if they suffer permanent injury? Seamen on board the ships are close to these accidents and can see what happens. Only you can provide the answers to above questions. Consequently we are very interested in hearing what you know and what you think about the entire question.

Write, mail or ring to us and let us know.

Udlændinge i danske skibe anmelder færre ulykker end danskere

Detaljerede undersøgelser af ulykkesforekomsten i danske handelsskibe viser, at der kun anmeldes ca. halvt så mange ulykker, hvor udlændinge er impliceret, i forhold til ulykker blandt danskere.

Ser man på antallet af skader, som udløser erstatning fra Ulykkesforsikringen, er tendensen den samme. Set i forhold til antal måneder om bord kommer udlændinge også kun ud for halvt så mange ulykker, som medfører udbetaling af erstatning for varig skade.

Hvorfor er det sådan?

Arbejdsmiljørådet er interesseret i at få spørgsmålet nærmere belyst, fordi det kan give ny viden til brug for ulykkesforebyggelsen.



Hvorfor anmelder udlændinge i dansk søfart kun halvt så mange ulykker som danskere? (arkivfoto).

Har du en mening om, hvorfor der registreres færre ulykker end forventet blandt udlændinge?

- Har udlændinge reelt færre ulykker end danskere? Er de mere forsigtige og undgår ulykker?

- Undlader man at anmelde ulykker blandt udlændinge, eventuelt fordi de ikke selv

gør opmærksom på, at ulykker skal anmeldes. Ved de ikke, at de kan få erstatning for varige mén?

Kun jer ude i skibene, der er tæt på ulykkerne, kan give et svar på ovenstående. Vi er derfor interesserede i at høre din viden og mening. Skriv, mail eller ring til os.

Temadag om arbejdsmiljø

Lær af arbejdsulykkerne

God praksis for håndtering af arbejdsulykker i skibe og rederier

Selv om arbejdsmiljøet generelt er blevet bedre i skibsfarten, er det endnu ikke slået igennem i ulykestallet. Der er stadig i gennemsnit 7-8 dødsulykker om året. Ca. 55 søfolk får varige mén ved ulykker årligt, og der anmeldes ca. 850 ulykker til Søfartsstyrelsen, men der er formentlig tale om flere, vurderede læge Henrik L. Hansen på temadagen om arbejdsmiljø, hvor han opfordrede til at indføre, hvad han kalder for "god praksis for håndtering af arbejdsulykker" i et forsøg på at lære af ulykkerne.

Ulykkerne er naturligvis en stor belastning for den, der rammes, men der er tillige en række økonomiske omkostninger. Både for den enkelte, rederen og samfundet.

- Der er derfor mange gode grunde til systematisk at gøre noget aktivt ved problemet, opfordrede lægen.

Risikoområder

- Erfaringer fra andre brancher har vist, at man ved systematisk at anvende erfaringerne fra ulykker kan udpege specielle risikoområder og indsatsområder, hvor forebyggelse kan være gavnlig. Det kan dreje sig om såvel tekniske forhold som procedurer, der er uhensigtsmæssige og udgør en ulykkesrisiko, tilføjede han.

Henrik L. Hansen foreslår, at for alle ulykker, hvor den tilskadede ikke kan udføre sin normale funktion om bord i mere end én dag ud over skadedagen, bør der udfyldes en anmeldelse om en arbejdsulykke. Det samme bør ske ved andre væsentlige ulykker, hvor det

skønnes nødvendigt.

- Ud over forsiden bør bagsiden af den hvide kopi udfyldes i forbindelse med det sikkerhedsmøde, der bør afholdes snarest efter en ulykke. Målet er at klarlægge, hvad der er gået galt og hvorfor, samt at alle involveres i diskussionen af, hvordan tilsvarende ulykker forebygges. Herved kan bevidstheden om arbejdsulykker, og hvordan de kan forebygges, styrkes.

En række skibe har allerede i forskelligt omfang indført ovennævnte procedurer ved arbejdsulykker.

Fællesskab

Henrik L. Hansen opfordrer også til, at rederierne bør indføre den praksis, at skibene indsender alle udfyldte skemaer til rederiet, uanset om der har været fravær eller ej. Målet er at anvende de enkelte skibes erfaringer på andre tilsvarende skibe.

Han påpeger, at der heldigvis sker så få ulykker i det enkelte rederi, at det er nødvendigt at samle grupper af rederier med nogenlunde fælles skibstyper, så de i fællesskab kan analysere arbejdsulykker. Det kan f.eks. være coastere, container/projektlastskibe, kemikalie/produkttankskibe, Ro-Ro-skibe og gastankskibe. Samarbejdsgruppernes opgave skal være at samle alle tilgængelige oplysninger om arbejdsulykker i de skibe, der henhører under gruppen og udarbejde arbejdsulykkesanalyser.

Målet

Målet med analysearbejdet kan være:

- at udsende informationer til de skibe, der indgår i samarbejdsgruppen om enkeltulykker for at øge bevidstheden om faremomenter



Learning from accidents

Even though the working environment at sea has improved in general, the number of cases of industrial injury has not yet been reduced. On average, seven or eight fatal accidents still happen every year and about 55 seamen suffer permanent disablement after accidents every year. On an annual basis, approximately 850 cases of industrial injury are reported to the Danish Maritime Authority, though presumably more accidents than this actually occur. At the theme day on the working environment, Doctor Henrik L. Hansen mentioned these figures while at the same time urging the introduction of what he called "good practice for the handling of industrial injuries", with the idea of helping people to learn from the accidents that happen.

"Experience from other branches shows that by systematically studying the experience accumulated from the different types of industrial accidents, we will be able to point out areas of particular risk and areas where greater efforts in prevention will be useful", he added.

Henrik L. Hansen suggested that a report on an industrial injury should be filed for every case, where the victim is not capable of carrying out his normal working function on board for more than one day after the day of the accident. The same thing should occur in the case of other serious accidents, when considered necessary.

The purpose of this suggestion is to make clear what has gone wrong and why. This will lead to general discussions about how any similar accidents can be prevented in the future. In this way, people can be made more conscious of industrial injuries and, more importantly, more conscious of how they can be prevented.

A number of vessels have already, to some extent or another, introduced the above procedures concerning industrial injury.



Vi skal lære af ulykkerne for at forhindre, at de gentages (arkivfoto).

- at udsende konkrete advarsler om farligt eller defekt udstyr eller procedurer

- at offentliggøre relevante informationer om ulykkesforebyggelse til brug for uddannelsesinstitutioner og andre, der arbejder med sikkerhedsuddannelse inden for søfarterhvervet

- at udarbejde relevante statistikker for at opsamle erfaringer og tendenser i udviklingen over længere tid
Forslaget er i øvrigt helt i tråd med ISM-koden og vil kunne indgå i implementeringen af ISM, påpeger Henrik L. Hansen.

Søfartens Arbejdsmiljøråd kan yde rådgivning om at udarbejde materiale til skibene og være rådgivende i forbindelse med opbygningen af de nødvendige administrative procedurer i den enkelte rederiorganisation og eventuelt i rederiforeningerne.

De farlige øvelser ⁽³⁾

Vi fortsætter gennemgangen af de registrerede uheld og ulykker ved øvelser om bord og sætter ord på nogle af episoderne med de nævnte eksempler. Øvelserne skal give erfaring i at håndtere redningsbåde o.l.,

men øvelserne er farlige. Om det er fordi, der blot er tale om øvelser, og man derfor ikke er så årvågen, vides ikke. Det vides imidlertid med sikkerhed, at dårlig vedligeholdt udstyr eller forkert betjening af krogen me-

get tit er årsag til ulykker. Der er fra 1993 til 1998 indberettet 72 ulykker - heriblandt én dødsulykke - til Søfartsstyrelsen. Det svarer i gennemsnit til én ulykke om måneden.

Fald i båd eller på dæk under øvelse

Skib	Redn.båd	MOB	Stilling	Ulykkens art	Hvad skete
Pax	x		Sk.ass.	Forstuvning/forstræk.	Gled i båd og faldt mod ræling
Pax		x	Oldfrue	Forstuvning/forstræk.	Gled på dækket under flådedemo.
Pax	x		Adm.leder	Forstuvet ankel	Gled på vådt dæk
Pax	x		Bager	Forstuvet ankel	Træder forkert i båd og på lejder
Pax	x		Sk.ass.	Forstræk. arm/skulder	Gled på plastikbelæg. på dæk
Pax		x	Sk.ass.	Forstræk. hånd/knæ	Gled på vej til MOB med udstyrspose
Pax		x	Cat.ass.	Knæk i ryggen	Båd hoppede på vandet under sejlads
Andet	x		Redn.fører	Bækkenparti	Forkert sø så båd ramte ræling vippede ukontrolleret
Redn.skib		x	Falckredder	Slog hofte,ryg, knæ	I bølgegang slog båden voldsomt i sø
Inspektion		x	Styrmand	Slog ryg, knæ, hofte og arm	Gled på vej op fra båd, faldt på ryg
Last	x		Bef.sk.ass.	Slog ryg, ben, knæ	Gled på lejder til båd, da lejder ikke var fastgjort
St/by båd		x	Skibsfører	Brud på kraveben og brystben	Båd dykker i sø - fald 2 meter

Eksempler

Lejderen var ikke sikret

Under arbejde med fritfaldsbåden var han på vej op ad en lejder. Den var desværre ikke sikret godt og skred ud. Sømanden faldt 2 meter ned på dækket og slog sine underarme samt bagsiden af det ene lår. Han var sygemeldt i mere end én uge og sygeafmønstrede. Der var tale om en erfaren sømand.

Faldt bagover i MOB-båden

Sømanden havde været med til at afprøve MOB-båden i vandet, og øvelsen var færdig. Da han trådte fra MOB-båden om bord på skibet, gled hans fod, så han faldt bagover med ryggen først ned i bunden af MOB-båden, hvor der lå forskellige genstande. Heldigvis ingen spidse eller skarpe, men faldet var dog så kraftigt, at han var sygemeldt og uarbejdsdygtig i mere end én uge.



Dangerous training practice

Training practice is meant to give experience in how to handle life-boats etc., but the drill itself can be dangerous. Whether this is because it is just practice and the people taking part are not so alert, is hard to say.

On the other hand, it has been proved without any doubt that badly-maintained equipment and the wrong handling of the hook very often cause accidents.

During the period 1993-1998, 72 accidents, of which one was fatal, were reported to the Danish Maritime Authority. That corresponds to as much as one accident per month.

Examples:

The ladder was not secured

While working with a free-fall boat, a seaman was up a ladder. Unfortunately, the ladder was not properly secured and did not remain in place. The seaman fell from a height of two metres down onto the deck, hurting his forearm and the back of his thigh. He was sent on sick leave for over a week and had to sign off. And this is an experienced crew member we are talking about.

Fell backwards into a MOB boat

A seaman had been helping to test a MOB boat in the water and the drill was over. When he trod from the boat back onto the ship, his foot slipped and he fell backwards and landed on his back in the bottom of the MOB boat, where several objects were lying. Fortunately, none of the objects were sharp or pointed, but the fall was so violent that the seaman was sent on sick leave and was unable to work for more than a week.

Kulturdebatten raser



af
Erik Green
konsulent i
Søfartens Arbejds miljøråd

Alle taler om kulturkløften, men ikke mange forstår dens indflydelse. Den benyttes ofte som begrundelse for, at samarbejdet om bord er dårligt. Kultur er noget vanskeligt noget at forstå.

Kultur handler om normer og værdier blandt mennesker. Som fremmed tager det lang tid at få en mere dybtgående forståelse af de forhold, der er med til at skabe en bestemt og særpræget kultur. Besætninger fra flere kulturer om bord på danske handelsskibe oplever hver dag, hvor svært det kan være at forstå hinanden.

Filippinsk arbejdskraft benyttes af mange rederier. Generelt er danskerne glade for at arbejde sammen med filippinerne. De er flittige og gode søfolk. De kulturelle forskelle er dog fortsat skyld i, at parterne fra tid til anden oplever samarbejdet som besværligt.

Skibet er imidlertid en arbejdsplads, hvor sikkerheden og sundheden afhænger af, om besætningsmedlemmerne forstår at samarbejde med hinanden. Også på tværs af kulturelle skel.

Ejerskab eller fællesskab

Hvem er så ejer af den rigtige kultur - filippinerne eller danskerne?

Det er der sikkert delte mening om, men hvis man påberåber sig ejerskabet af den "rigtige kultur", vil man

uden tvivl løbe ind i problemer. Ligeledes vil kulturelt ejerskab uundværligt betyde mindre fællesskab.

"Jamen, skal vi så gå på kompromis med sikkerheden om bord?"

Nej, selvfølgelig skal man ikke det. Kulturel forståelse og accept er ikke ensbetydende med ringere sikkerhed og sundhed - tværtimod. Det handler i stedet om at kende de faktorer, der er særegne for den specifikke kultur, og som motiverer, skaber engagement og har indflydelse på medarbejdernes trivsel og sikkerhed.

Kulturelle kompromiser er en accept af, at målet kan nås på forskellige måder. Ikke et kompromis der sætter sikkerheden over styr.

På Filippinerne skriver man f.eks. "Thank you for not smoking". En filippiner finder det alt for direkte og uhøfligt at skrive "No smoking". Målet er det samme, men måden det gøres på er anderledes. Den "rigtige" måde at kommunikere på er med andre ord kulturelt bestemt.

Arbejdet om bord på skibe udføres aldrig bedre end den vilje, viden og kunnen, som besætningen formår at overføre til arbejdet. Det gælder i særdeleshed multikulturelle besætninger.

Hvilken værdi kan der tillægges kulturel forståelse

I hverdagen tænker vi kun sjældent over kulturens indflydelse. Vi oplever det som fisken i vandet. Når fisken er i vandet, lever den fint, men hvis den fjernes fra vandet,

får den problemer. Sømanden er dog - modsat fisken - løbende tvunget til at forholde sig til andre omgivelser (kulturer) og kan også tilpasse sig de ændrede forhold.

Hvad får vi så ud af at forstå andre kulturer?

Svaret er relativt simpelt. Vi skal lære at forstå de kulturelle værdier, så vi ved, hvilke faktorer der er bestemmende for, hvordan vi motiveres, trives og arbejder bedst. Værdierne skal bruges til at få et sikkert og sundt arbejdsmiljø til gavn for både rederierne, de søførende og deres familier.

Kulturforståelse og kulturel accept er med til at skabe holdånd og tolerance overfor andre måder at planlægge, udføre og kontrollere arbejdet på og leve livet om bord. Det handler om at skabe arbejdspladser, hvor vi er glade for det, vi laver, og de mennesker, vi er sammen med. Også på tværs af kulturelle skel. Det kræver imidlertid vilje, og så er vi tilbage, hvor vi begyndte.

Kulturen på dagsordenen

I bestræbelserne på at skabe bedre trivsel om bord på danske handelsskibe, vil Søfartens Arbejds miljøråd i fremtiden arbejde for at nedbryde mange af de kulturelle barrierer, som har negativ indflydelse på besætningernes trivsel. Kulturen er med andre ord kommet på dagsordenen.



The debate about the different cultures is going great guns

by Erik Green, consultant in the Danish Maritime Occupational Health Service

Everyone is talking about the culture gap and this is often used as an excuse when people cannot work well together on board. Culture is a difficult concept to understand. Culture is all about the different people's different norms and values. As a foreigner, it can take a long time to really get to know about the various conditions that make up a certain specific culture. Crews from several different cultural backgrounds work together on board Danish merchant vessels and every day of their lives they experience how difficult it is to understand each other.

Now and again, it is cultural differences that make it difficult for crew members to work amicably together.

However, a ship is a workplace where health and safety depend on crew members understanding that they have to work together, even across the cultural barriers. You have to understand and accept different cultures if you want to create a real team spirit. You have to be tolerant about unfamiliar methods of planning, carrying out and inspecting the work if you want to live peacefully together on board. It is all about creating workplaces where people enjoy what they do and enjoy being with the people around them. In future, as part of its efforts to improve wellbeing on board Danish merchant vessels, the Danish Maritime Occupational Health Service will be working to break down many of the cultural barriers that have such a negative effect on the crew's wellbeing. In other words, culture is now on the agenda.

Kommentar:

Dårligt arbejdsmiljø? Ansvaret er ikke kun den enkeltes

Formanden for Maskinmestrenes Forening, Leif Dolle-ri, opfordrede i den seneste udgave af SøSikker til større opmærksomhed om, at den enkelte selv har et stort medansvar for arbejdsulykker og for sin egen sikkerhed og sundhed. Han mener, det er farligt at tage ansvaret fra folk. Opfordringen slutter provokatorisk med en sammenligning til forholdene i hjemmet, og han spørger, hvem der har ansvaret, hvis man kommer til skade hjemme. Det har af-født følgende kommentar fra Fabienne Knudsen, Sø-fartsmedicinsk Institut:

Jeg vil naturligvis ikke be-nægte, at den enkeltes an-svar er væsentligt for sikker-heden, men jeg er bange for, at en ensidig fokus på den enkelte kan stille sig i vejen for effektive og varige løsninger. Det er velkendt, at de allerfleste ulykker bun-der i menneskelige fejl, men man skylder at tilføje, at årsagen til disse fejl kan findes på alle niveauer og i alle or-ganisationer, der har indfly-delse på arbejdet om bord. Selv om ulykker er en plud-selig hændelse, vil der oftest være en lang forhistorie for-ud for hændelsen.

Mange årsager

Intertanko, en sammenslut-ning af tankskibsejere, an-slår i en rapport (*), at kun 20 pct. af de menneskelige fejl kan henføres til dem, der udfører arbejdet. Samme rapport understreger, at "de fleste ulykker har mange forbundne årsager, og for-søg på at fastlægge en en-

kelt faktor vil ofte medføre manipulering med kends-gerningerne. Trods det er det oftest besætningen eller lodsens, der kommer i fokus, hver gang der opstår proble-mer."

Samme idé møder man i en IMO-resolution (**), der un-derstreger, at det menneske-lige element bør indbefatte hele spektret af involverede organisationer, fra lovgivere på området til skibsværfter, fra regeringen til rederierne.

Som eksempler på proble-mernes kompleksitet kan man nævne to faktorer, som også er omtalt i Intertankos rapport.

1: Lovgivningen er ved at være så kompliceret, at be-sætningens opmærksom-hed kan blive afledt fra de primære opgaver.

2: Den maritime industri vil ofte prioritere kortsigtede resultater i en sådan grad, at det påskynder en "risikokul-tur", hvor besætningen føler sig presset til at lade effekti-viteten få forrang for sikker-heden.

Tidspres

Jeg har netop færdiggjort en rapport baseret på inter-views med navigatører, der bl.a. bekræfter de to oven-nævnte punkter:

Oftest har navigatørerne så travlt med administrative opgaver, at de må udføre dem under brovagt - vel vi-dende at det kan gå ud over sikkerheden; og mange af dem føler sig ofte presset til at overskride hviletidsreg-

lerne i effektivitetens navn, igen vel vidende, at det kan gå ud over sikkerheden.

Endnu en gang:

Det drejer sig ikke om at fra-tage besætningen enhver form for medansvar. Der er ingen tvivl om, at en hold-ningsændring over for sik-kerhedsforanstaltninger (og de medfølgende administra-tive opgaver) hos den en-kelte ofte er ønskelig. Men det drejer sig om at sætte tin-gene i deres rette sammen-hæng. Selv om noget så in-dividuel som holdninger er påvirket af og forbundet til en række faktorer, der ligger langt ud over den enkeltes rækkevidde.

Ved ensidigt at fokusere på den enkeltes ansvar risike-rer man at udvikle en "blame" kultur, der sjældent er fremmede for sikkerhe-den.

(*) Intertanko 1998: Systematic Approaches to Tanker Acci-dents - Lessons Learnt.

(**) IMO News 1997: "World Maritime Day 1997. Optimum maritime safety demands focus on people" n. 2&3 s. ii - xii



The working environment and responsibility

Fabienne Knudsen from the Danish Maritime Medical In-stitute has sent us a contributi-on about responsibility in the working environment. Below is an extract from her article:

Every individual person has a great responsibility for safety, but I'm afraid that a one-sided focusing of attention on the individual can have a negative effect and make it more diffi-cult to find lasting and effecti-ve solutions. It is a well-known fact that the vast ma-jority of accidents are caused by human error. The reasons why these errors occurred can be found at all levels and in all the organisations that have in-fluence on working on board a ship.

I have just completed a report based on interviews with na-vigators and several points crop up including:

Navigators often have so many administrative tasks that they only have time to do them while they are on duty on the bridge. In addition, many of them feel so pressed for time that they ignore the regulati-ons on rest periods because they want to be efficient, even though they know very well that this can be dangerous.

What it is all about is that crew members should share re-sponsibility. There is no doubt that a change of attitude regarding the individual's sa-fety precautions is often desir-able, but it is more important to get things into the right context. Even some-thing as personal as attitudes is influ-enced by and connected to a number of factors, which are far beyond the scope of any one individual.

By exclusively concentrating on the individual's responsi-bility, there is a risk that a kind of "blame" culture develops and this certainly does not ad-vance safety on board.

Ny medarbejder



Erik Green

Den 1. februar 2000 blev Erik F. Green tilknyttet som konsulent hos Søfartens Arbejds miljøråd, hvor hans primære arbejdsområde bliver personaletrivsel og HRM-relaterede opgaver. Erik F. Green har en baggrund som skibssingeniør og har efteruddannet sig indenfor arbejdsmarkedsforhold og personalemanagement. Han har tidligere arbejdet for bl.a. Rederiforeningen af 1895 og Hauschildt Marine. Erik Green afløser Jens Christian Madsen, som har søgt nye udfordringer.

Skrift om arbejdsmiljø

På temadagen om arbejdsmiljø den 4. februar blev der præsenteret et nyt kompendium, "Arbejdsmiljø i danske handelsskibe". Det giver et godt og enkelt overblik over det komplicerede regelsæt, som reder og skibsfører er ansvarlige for bliver overholdt. Kompendiet er udarbejdet af advokatfuldmægtig og styrmand Chresten Dahlgaard. Kompendiet kan rekvireres hos: Advokatfirmaet Flemming Schmidt, Klosterplads 2, 5700 Svendborg, telefon 6321 1030
E-mail: fs@fs-adv.dk

Fuel og medicin - et rygte?



Arkivfoto

Der går et rygte blandt danske maskinfolk. Det er hverken bekræftet eller afkræftet.

Rygtet siger, at medicinalfabrikker og olieraffinaderier samarbejder om at bortskaffe medicinrester ved at blande medicinresterne i fuelolie, som brændes af på verdens have - i skibsmotorer. Rygtet er med til at skabe en forståelig nervøsitet blandt maskinfolk, der arbejder med fuelolien.

Taler rygtet sandt? Ved man noget, er man velkommen til at kontakte SøSikker, som gerne vil være med til at bringe information om emnet - eventuelt at afkræfte rygtet. Rygter er en alvorlig trussel mod arbejdsmiljøet, da rygter afføder nye rygter, nervøsitet og fordomme, hvis de ikke enten afkræftes eller bekræftes, så man kan få belyst konsekvenserne.

"Absurd"

Afdelingschef i Rederiforeningen, Hans Henrik Petersen, Nautisk Afdeling, har aldrig hørt rygter om, at fuelolie bliver brugt til at skaffe medicinrester af vejen med.

- Men jeg har hørt andre rygter som f.eks., at smørelolie og kemikalierester er skaffet bort via fuelolie.

- Om det er rigtigt, ved jeg ikke, men vi tager naturligvis skarpt afstand fra det. Det er jo absurd, hvis rederierne skal betale økonomisk og miljømæssigt for, at andre kan slippe af med deres affald, påpeger Hans Henrik Petersen.



New member of staff

Erik F. Green joined the Danish Maritime Occupational Health Service as a consultant on 1st February 2000. He has a background as a Naval Architect and has taken further education courses in labour market conditions and Human Resource Management. Erik F. Green replaces Jens Christian Madsen.

Fuel and medicine?

There is a rumour that the pharmaceutical companies and the oil refineries are working together to get rid of residues from medicines by mixing them with fuel oil. This rumour, understandably enough, is creating a great deal of concern among engineers who work with fuel oil.

The rumour is a serious threat to the working environment. Rumours feed new rumours and cause worry and prejudice if they are not either immediately denied or else confirmed, so that the consequences can be made public. If you know anything about this rumour, please contact SøSikker.

Hans Henrik Petersen, Head of Section in the Danish Shipowners' association has not heard the rumour about the fuel oil and the medicine residues but he has heard plenty of others, including one that lubricating oil and chemical residues are got rid of through fuel oil.

"I don't know if it's correct, but we are naturally very much against the idea", he said.

