



## Vi er sømænd - ikke læger

*Navigatører på passagerskibe konfronteres oftere og oftere med syge passagerer*

Det er et velkendt fænomen, at man bliver stresset og føler sig psykisk utilpas, hvis man stilles over for opgaver, der enten overgår ens evner, eller man ikke er uddannet til at påtage sig. Hvis kravene bliver for store, giver det utryghed.

Navigatørerne på de store passagerskibe føler, at de er havnet i den situation. De er uddannede til at navigere og styre et skib, men de stilles oftere og oftere over for opgaver, som kræver enten en læges eller en sygeplejerskes viden.

- Vi konfronteres i stigende grad med medicinske sygdomme som f.eks. hjerte- og kredsløbsproblemer, insulinchok eller andre alvorlige medicinske lidelser, som vi kun har meget små forudsætnin-gerne for at hjælpe med, siger Karsten Sittrup Jeppesen. Han er fællestalsmand for navigatørerne i DFDS, hvor han sejler med m.s. Queen of Scandinavia på København - Oslo.

- Blandt navigatørerne taler vi meget om denne udvikling, som bl.a. skyldes, at flere og flere ældre får råd til at rejse. Det er fint nok, men det betyder, at vi oftere og oftere kommer ud for alvorlige sygdomstilfælde. Alene på Queen of Scandinavia havde vi 365 journaler - d.v.s. patient-kontakter - i 1999. Heraf var ca. 25% behandling af besæt-

ningsmedlemmer. Alle de banale tilfælde som udlevering af albyler og lignende er ikke talt med. Tre gange oplevede vi dødsfald blandt passagerer.

### *I tvivl*

- Når det drejer sig om fysiske skrammer, skal vi nok få lap-pet passagereren sammen. Problemerne opstår, når vi skal observere en patient, der har det dårligt. Vi bruger naturligvis Radio Medical. Det tøver vi aldrig med at gøre. Vi kan tilkalde læge eller helikopter fra land, men det varer ca. 1 time, før denne er fremme, og det er jo ikke bare noget, man gør. Men hvis passagereren dør, kan der opstå selvbefræjdelser, og man begynder at tvivle på sin indsats og evner. Kunne man have handlet anderledes? Overså man symptomer?

- Fornemmelsen er, at vi sidder med passagerernes livline i hånden, og vi sidder alene med den. Er man nyuddannet læge, har man altid en bagvagt, som kan tilkaldes. Vi har et kortere kursus i sygdomsbehandling - i øvrigt samme kursus uanset om man arbejder på et fragtskib eller på et passagerskib. Forskellen er blot, at på fragtskibet er der sædvanligvis kun sunde og raske mennesker. De lægeundersøges hvert andet år for at få fornyet den blå bog. På passagerskibene aner vi ikke, om der er alvorligt sy-

ge om bord.

### *Bijob som læge*

Karsten Sittrup Jeppesen mener ikke, at der er navigatører, som har forladt passagerskibe på grund af det psykiske pres som rollen som sygdomsbehandler fører med sig. Han ved dog, at der er navigatører, som helst sejler i rederiets fragtskibe, netop fordi der ikke er så meget sygdomsbehandling.

- Jeg har kollegaer, der ikke er glade, når telefonen ringer under brovagten. Det kan betyde en syg passagerer. Er det tilfældet, skal man have fat i kaptajnen, så han kan overtage vagten. Det varer typisk 5 - 6 minutter, fra vi bliver tilkaldt, til vi er fremme, fordi vi først skal sikre os, at kaptajnen har overtaget vagten, mens vi passer vores bijob som læge. Et bijob vi ikke er uddannede til. En Falck-redder er f.eks. bedre uddannet til denne opgave, end vi er, fortæller Karsten Sittrup Jeppesen.

Emnet har flere gange været til debat på forskellige konferencer. Hidtil er der ikke fundet en løsning, men Karsten Sittrup Jeppesen ser gerne en debat om emnet, da det er et nærværende og stigende problem for navigatørerne på passagerskibene.



### **Seamen not doctors**

It is a well-known phenomenon that you can get stressed and can even feel physically ill if you are confronted with tasks that either exceed your ability or are beyond your qualifications. If the demands on you become too high, you begin to feel insecure.

Navigators on the big passenger vessels feel that they sometimes find themselves in the above situation. They are trained to navigate and steer a ship, but in addition they are often expected to do jobs that really need the expertise of either a doctor or a nurse.

- To an increasing degree we are confronted with medical problems such as heart and circulatory complaints, insulin shock and other serious medical illnesses. It stands to reason that the chances of our being able to provide any real help in these situations are not very great, says Karsten Sittrup Jeppesen. He is the employee representative for the navigators employed at DFDS. He personally sails on m.s. Queen of Scandinavia on the regular route between Copenhagen and Oslo.

- The problems arise when we have to put a passenger who is not feeling well under observation. Later, if the patient dies, you start blaming yourself and you can begin to doubt your own efforts and ability. You ask yourself if you could have acted in another way or if you overlooked any obvious symptoms.

## Reformpause

Papirmængden er nu den største trussel mod arbejdsmiljøet i den danske handelsflåde. Denne udvikling har været undervejs et par år. Nu går det ikke længere at sætte kikkerten for det blinde øje. En ny rapport fra Søfartsmedicinsk Institut bekræfter det indtryk, som ofte har været udtrykt af søfolk og rederier: Stop det bureaukratiske vanvid! Budskabet er således klart. Men hvem peger anklagen på? I første omgang må Søfartsstyrelsen holde for. Men de administrerer jo blot, hvad lovgiverne har fundet på – i Bruxelles og på Christiansborg? Så er der classeselskaberne, olieselskaberne, udenlandske myndigheder med nationale særkrav og endelig IMO. I Søfartens Arbejdsmiljøråd har vi heller ikke været tilbageholdende. Samfundet generelt er blevet regel- og papirdomineret. Det er altså samfundets skyld! Det kan vi – og især skibene – ikke bruge til noget. Derfor må vi være mere konkrete. Vort forslag er en reformpause. Derfor siger vi til Søfartsstyrelsen: Indfør et midlertidigt regelstop. Ingen nye regler, det næste år. Drop kravet om APV. Så bruger vi tiden til at få skabt ny goodwill om de regler, vi allerede har. Det vil tjene arbejdsmiljøet i den danske handelsflåde.

Morten Vinter

# Avisbuddet svigter ofte

## Forsøger at styrke strømmen af nyheder til skibene

Der er for ofte klumper i strømmen af nyheder hjemmefra. Avisbuddet og posten svigter, og det er måske lidt paradoksalt i en tid, hvor alle andre end søfolk rent ud sagt bombarderes med nyheder og informationer fra alle vinkler døgnet rundt. På søen derimod er der stille.

Stilheden er et problem forstået på den måde, at søfolk nyhedsmæssigt sjældent er på omgangshøjde med familie, naboer og venner, når de går i land. De kan ikke tale med, når snakken går over spisebordet.

- Derfor vil vi i samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd undersøge mulighederne for at forbedre nyhedsstrømmen, fortæller arbejdsmiljøkonsulent Erik Green, Søfartens Arbejdsmiljøråd.

- Projektet er netop gået i gang, men på nyhedsfronten ved vi, at HF Telexen nedlægges i år, og derfor

flytter nyhederne fra tekst tv og NavNyt til Sat C.

- Herudover kan skibene - inden de kommer i havn - kontakte Handelsflådens Velfærdsråd og oplyse en e-mailadresse, hvortil der kan mailes nyhedsbreve fra forskellige kilder, så de ligger klar, når skibet kommer i havn.

- Helst vil vi udsende daglige nyhedsbreve, og det er måske inden for rækkevidde i takt med at priserne for at kommunikere kommer ned i et rimeligt niveau.

- Det undersøger vi, men jeg tør ikke love noget på nuværende tidspunkt, ud-over at vi ser på mulighederne, siger Erik Green.

Initiativet kommer, fordi mange søfolk i interviews har tilkendegivet, at netop den manglende kontakt med nyheder hjemmefra er et stort problem, for det psykiske arbejdsmiljø.

## Vand er koldt - også i troperne

Selv i troperne er havet sjældent mere end 27 - 28 grader varmt. Da menneskets normaltemperatur er ca. 37 grader, vil man selv efter ret kort tid i tropevarmt vand blive afkølet, og kropstemperaturen vil falde. Varmeafgivelsen i vand sker meget hurtigere end i luft, og i en nødsituation kan det være katastrofalt.

Afkølingen medfører hurtigt, at evnen til at klare sig i vandet nedsættes. Kræfterne rækker ikke til at kravle op i en redningsflåde eller af en lejder. Evnen

til at tænke og handle klart nedsættes. En sænkning af kropstemperaturen på få grader betyder nemlig, at man bliver apatisk og sløv, og falder kropstemperaturen til bare 33 grader, bliver man bevidstløs.

I enhver nødsituation, hvor skibet skal forlades, uanset hvor i verden den måtte opstå, bør man derfor anvende overlevelsdragterne. Også selv om der ikke umiddelbart er udsigt til, at man skal i vandet - det kan ske alligevel. Overlevelsdragterne nedsætter kroppens varmetab meget væsentligt og betyder, at man kan klare et meget længere ophold i vandet.



## More news for seamen

All too often, what should be a constant flow of news from home, gets blocked. This is a somewhat paradoxical situation when you think that nowadays, everyone else in the world apart from seamen is bombarded twenty four hours a day with news coming from all sides. This can actually be a problem for the seamen when they return ashore, meaning that they can seldom keep up with their families, neighbours and friends when it comes to discussing the latest news – they simply cannot join in discussions of general news topics at the dinner table.

“Consequently, we intend to collaborate with the Merchant Navy’s Welfare Committee and we are going to look into the possibilities of improving the supply of news and information at sea”, says Erik Green, environmental consultant at the Danish Maritime Occupational Health Service.

We would very much like to send daily news letters and perhaps this is not so unrealistic a goal, now that prices for communication are coming down to a reasonable level. This is one of the things we are looking into at the moment”.

## Water is cold – even in the tropics

Believe it or not, even in the tropics the sea temperature seldom gets any higher than 27-28 degrees Centigrade. This means that after a relatively short time in the water, a person’s body temperature will rapidly cool down and it will be difficult to hold out for any length of time. A person’s ability to think clearly and carry through an action is significantly impaired and if the body temperature drops to even 33 degrees Centigrade, a person will lose consciousness. That means that, in any emergency situation where the ship has to be abandoned, no matter where in the world this occurs, survival suits should always be worn. Furthermore, this also applies when there is no immediate prospect of having to get into the sea.

# Sproget som et arbejdsmiljøproblem

*Besætninger kan købes for billigt, mener skibsfører*

En nat skipper Søren Olsen lå og sov i sin køje om bord på singledeckeren Elbe på 2000 brt. vågnede han, fordi hovedmaskinen var gået i stå. Det var ikke så heldigt, da skibet befandt sig midt i Den engelske Kanal. Han gik derfor på broen og spurgte styrmanden - en polak - hvorfor han ikke havde kaldt.

- Det så han ingen grund til - og i øvrigt kunne vi næsten ikke tale sammen, da han ikke talte særlig godt engelsk. Sproget var sandsynligvis en medvirkende årsag til, at han ikke ville varsle mig. Men hvor godt tror du, man sover den næste nat? Skibsfører Søren Olsen, Rederiet Bouet, sejler meget gerne med en udenlandsk besætning, men minimumskravet må være, at de taler engelsk på mindst 10. klasse niveau. Det er der mange, som ikke gør. For mange, synes han.

## *“Vi kan ikke lugte malingen”*

- Og det er ganske problemfyldt. Både af hensyn til sikkerheden om bord og af hensyn til arbejdsmiljøet. Det er jo mit ansvar, at opgaverne udføres sundheds- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt, men det er svært, når jeg ikke kan tale med sømændene. Man skal hele tiden være over dem og kontrollere, at reglerne følges.

- Jeg sejlede med en besætning, hvor jeg sagde, at de, der skulle male, skulle bære masker med kulfilter, så de på mig, som om jeg var åndssvag og sagde, “at så kunne de jo ikke lugte malingen”. De mente, at det var tilstrækkeligt med en støvmaske.

- Så er det altså svært.

## *Kvalifikationer ok*

- Generelt er der intet at udsette på udenlandske søfolks eller maskinfolks faglige kvalifikationer, men man kan altså købe besætninger for billigt, og det kan i sidste ende blive dyrt. Udo-

ver en forhøjet risiko for uheld og ulykker, er der risikoen for ikke at overholde fartplanen.

- Jeg og min skibsførerkollega har haft en snak med rederen, og nu forsøger vi at skaffe søfolk, der kan gøre sig forståelig på engelsk.

- Tidligere ansatte vi også søfolkene på 6 måneders kontrakter. Nu er vi gået ned til 3 måneder. Så møder både jeg og min kollega alle og danner os et indtryk af, om kontrakten skal fornyes, eller om vi skal finde andre. Og her er sproget en afgørende faktor.

- Hvis man ønsker at have det arbejde, som danske søfolk tidligere havde, så må man lære at tale et sprog, som vi kan forstå, og det vil sige engelsk, understreger Søren Olsen.

## *Ensomt*

- Desuden er det lidt ensomt at sejle som ene-dansker med en besætning, man har svært ved at kommunikere med. Vi er ude 8 uger ad gangen, og det er lang tid at være uden nogen at tale med, påpeger Søren Olsen. Forholdene med en udenlandsk besætning kan udvikle sig over i det næsten groteske, som det gjorde, da Søren Olsen sejlede som styrmand for et andet rederi.

- Dæksbesætningen var udelukkende fra Honduras og talte ikke et ord engelsk bortset fra kokken, der kunne en smule.

- Hver gang vi skulle tale med en fra besætningen, måtte vi hente kokken, der så fungerede som tolk!



## **Everyone should be able to speak English**

Søren Olsen, Master, Bouet Shipping Company, thinks that in general foreign seamen are clever enough but far too many of them don't speak enough English.

“And that must be the minimum requirement”, he says after experiencing several unfortunate episodes where not being able to speak basic English could have resulted in accidents or mishaps.

“It's absolutely necessary for us to be able to communicate. It is, after all, my responsibility to make sure that the jobs on board are carried out properly with regard to health and safety, but it is difficult if I can't talk to the seamen. You have to watch them the whole time to make sure that they are following the rules. In general, there is nothing to complain about with regard to the skills of foreign seamen and engineers, but you can get them too cheaply and in the end they can turn out to be expensive. In addition to the increased risk of accidents and mishaps, there is also a risk of not being able to keep to the timetable.

In the past, we used to take on people on 6-month contracts but now we have reduced the contracts to 3 months. In this way, I and my colleague can get to know everyone and we can form an impression of whether the contract should be renewed or whether we should find other crew members. And this is where language is the decisive factor.

Apart from anything else, it can be a bit lonely to sail as the only Dane with a crew that you have difficulties communicating with. We are at sea for 8 weeks at a time and that's a long time to be without someone to talk to”, Søren Olsen points out.

Previously, Søren Olsen sailed as First Mate for another shipping company. The deck crew were all from Honduras and did not speak a word of English. That is, apart from the ship's cook who could manage a few words, so he was appointed interpreter!

*Kaptajn Søren Olsen påpeger, at også sproget kan være et arbejdsmiljøproblem. Både ved løsningen af de praktiske opgaver men også i forhold til den sociale isolation, hvis man som enedansker sejler med en udenlandsk besætning, man har svært ved at tale med.*



# Kulturdebatten raser..videre



af Peter Funch  
seniorsekretær i  
Dansk Navigatorforening

*"Filippinerne er gode og flittige søfolk. De kulturelle forskelle er dog fortsat skyld i, at parterne fra tid til anden oplever samarbejdet som besværligt."*

Citat fra konsulent Erik Greens artikel i SøSikker nr. 1., marts 2000.

Det er ikke min erfaring efter 40 års nærkontakt med mange søfolk fra mange nationer - dog flest danske.

Der tales en del for tiden om den almindelige danskers fremmedfjendtlige indstilling. Den findes i udbredt grad blandt de dele af befolkningen, som har kontakt med klienter blandt flygtninge/indvandrere uden for de overvejende privatsociale områder samt blandt mennesker, der reagerer normalt på det ukendte og fremmedartede.

Mennesker, der er sammen med flygtninge/indvandrere på arbejdspladser, har derimod som oftest kun positive erfaringer at øse af. Man overlever nemlig ikke på en dansk arbejdsplads, hvis man ikke er kvalificeret til sit job.

Det vil sige: Der er en undtagelse: Job på et skib i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

## Problematikken

Lad os starte med at slå fast, at billedet ER broget. Der findes velkvalificerede udenlandske søfolk - også i DIS. Men der findes desværre fortsat alt for mange ukvalificerede.

Jeg skal ikke her udtale mig om årsagerne til det. Dertil er de for velkendte, men det er vigtigt at understrege, at der næppe er nogen dansk befolkningsgruppe, der "siden

Arilds tid" har været mere åbne over for og evnet at samarbejde med udlændinge på ethvert niveau end - netop søfolkene.

Vi har mødt dem derude som havnearbejdere, stavedorer, lokalbefolkning og handlende, og mange oplevede dem også som skibskammerater "in the good old days".

Danske søfolk er opdraget til "at få samarbejdet til at glide", og det undertrykker i vid udstrækning lysten til at reagere negativt, når de naturligt konstaterede "kulturforskelle" fra tid til anden gjorde "alternative handlingsplaner" nødvendige! Og de ældre og erfarne søfolk øste gerne ud af deres oplevelser for at indvie de yngre i "de fremmedes" særegenheder og skikke, så kulturchocket blev mindre.

## Andre flag

I Dansk Navigatorforening har vi en del medlemmer, der sejler med udlændinge under andre flag (f-flag) end det danske. Flest i kvalitetsskibe vel at mærke, og deres erfaringer går helt over deres i retning af en sædvanlig dagligdag med det samme faglige med- og modspil og gode sociale stunder, som de erindrer fra deres tid med "rene" danske besætninger.

Deres rederier accepterer nemlig ikke ukvalificerede besætningsmedlemmer.

Måske har de en længere tradition for at beskæftige udlændinge, og måske pådutter de ikke bare skibsledelsen den slags folk, som mange DIS-skibsledelser må tåle. Man kan bede om at få en ny og bedre kvalificeret udlænding efter forgæves forsøg på oplæring, men efter flere forsøg giver man op og orker ikke mere. Og den, man frigjør-

de sig for, kan man møde igen i sit næste DIS-skib!

Det spiller også en rolle, at danske rederier med mange ofte ukvalificerede udlændinge om bord klart forventer "fortsat dansk standard" i driften af DIS-skibene, hvorimod de fleste skibe under f-flag drives mere traditionelt og med mindre "hi-tech".

På deres rederifilialkontorer derude er der derimod ingen problemer. Der ansættes kun cremen af den kvalificerede lokalbefolkning!

## Konklusion

*"Søfartens Arbejdsmiljøråd vil i fremtiden arbejde for at nedbryde mange af de kulturelle barrierer, som har negativ indflydelse på besætningernes trivsel"*.

Sådan slutter Erik Green.

Jeg vil slutte med ønsket om, at ikke bare Søfartens Arbejdsmiljøråd, men alle aktører med indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø i DIS-skibene vil erkende og forstå, at det slet, slet ikke er et spørgsmål om blot og bar kulturforståelse.

Det er et spørgsmål om forståelse for, at hvis man ønsker et skib drevet "på dansk", så må de udlændinge, der anvendes være endog mere end bare på STCW-niveau. De skal kunne varetage de jobs, de ansættes til, mindst lige så godt, som hvis de havde en uddannelse, der svarer til den danske.

Så de ikke skal checkes i hoved og bag - så de kan klare et delegeret job - respektere sikkerheds- og andre regler - så de er fleksible og fagligt kompetente - selvstændige - kort sagt egnede.

Så kommer trivslen futtende helt af sig selv.

Og ellers hører såvel de som skibet til under et andet flag.



## The debate about different cultures continues...

By Peter Funch  
Senior secretariat employee in  
The Danish Navigators' Union

"The Filipinos are good, hard-working seamen. The cultural differences continue to be the reason that working alongside them is occasionally difficult for both them and the Danish crew members".

Quote from the article in SøSikker no.1, March 2000 written by Erik Green, environmental consultant in the Danish Maritime Occupational Health Service.

After 40 years of close contact with numerous seamen from many different nations - even though the majority have been Danes - I cannot agree with the above statement. In the majority of cases taken from workplaces, people who work with refugees/immigrants have only positive experiences to relate. The reason is, it is impossible to survive at a Danish workplace if you do not have the skills to do your job. Actually, there is one exception to this rule - and this is if you work on board a vessel registered with the Danish Ships' Register (DIS)!

We should start by making it clear that the situation is NOT the same everywhere. Naturally, there are well-qualified foreign seamen, also in DIS, but it must be admitted that there are also far too many unskilled ones as well. It is important to stress here that, generally speaking, it would be hard to find people who are more ready to accept and work with foreigners than seamen. Danish seamen are in fact brought up to make sure that "working together goes smoothly".

I would really urge everyone who has any influence on the mental side of the working environment on DIS vessels, to recognise and understand the fact that the real problem is not just tolerating different cultures.

It is a question of understanding that if the ship is supposed to be run in "the Danish way", then the foreigners who are assigned to the ship must be a lot more qualified than just up to STCW level.

# Da dødsulykken var sket

## Tilbud om krisehjælp blev godt modtaget og hjalp

Tidligt på formiddagen d. 20. marts ringede telefonen hos driftschef Erik V. Poulsen i Scandlines A/S. Der var sket en alvorlig arbejdsulykke om bord på rederiets lastskib, URD, der sejler mellem Åbenrå og Klaipeda i Litauen. Erik V. Poulsen var i løbet af formiddagen flere gange i kontakt med skibsføreren, men først ved middagstid fik han at vide, at skibets 51-årige maskinchef var død efter en tragisk ulykke under en øvelse, hvor han kom i klemme mellem ski-

driftschefen med hustruen. Han fortalte om ulykken og kørte til Århus dagen efter.

### Klar ved ankomst

Næste morgen ankom URD til Åbenrå. På kajen ventede opklaringsenheden fra Søfartsstyrelsen, repræsentanter fra Scandlines, bl.a. inspektør Jørgen Blaabjerg, samt Poul M. Schmidt fra Søfartens Arbejdsmiljøråd og psykolog Leif Skovgaard.

Jørgen Blaabjerg: - Kaptajnen har naturligvis haft mandskabet samlet efter

- Familien er glad for at have en at tale med, som kan fortælle mere om de nærmere omstændigheder. Desuden kunne jeg hjælpe med en række praktiske opgaver, der opstår i den situation. Familien sagde ja til vores tilbud om krisehjælp, og Søfartens Arbejdsmiljøråd skaffede meget hurtigt en psykolog med ekspertise i krisehjælp. Sidst på eftermiddagen kom Poul M. Schmidt direkte fra Åbenrå.

- Han kunne bekræfte min version af ulykkesforløbet, og at maskinchefen ikke led men døde øjeblikkelig, da han kom i klemme mellem Fast Rescue Boat og URD.

- Vi har jo heldigvis ikke nogen erfaring med sådanne tragiske ulykker, men det er vores opfattelse, at Søfartens Arbejdsmiljøråd løste sin del af opgaven hurtigt og kompetent og har medvirket til, at vores medarbejdere og den efterladte familie fik den krisehjælp, som må være et naturligt tilbud i forbindelse med alvorlige ulykker, vurderer Erik V. Poulsen og Jørgen Blaabjerg.



*Driftschef Erik V. Poulsen tog straks kontakt til de efterladte og tilbød krisehjælp.*

bets Fast Rescue Boat og skibssiden.

- Da maskinchefens familie bor i Århus, kontaktede jeg straks politiet i Århus, der sendte en patruljevogn ud. Herefter kontaktede jeg Morten Vinter i Søfartens Arbejdsmiljøråd og orienterede om behovet for krisehjælp til de besætningsmedlemmer, der overværede eller var impliceret i dødsulykken (sideløbende kontaktes Søfartsstyrelsens opklaringsenhed, red.).

- Desuden bad vi om krisehjælp til de efterladte, hustruen og børnene, hvis de ønskede det, og det sagde Morten Vinter straks ja til, husker Erik V. Poulsen. Senere på dagen talte

ulykken. Sammen har de talt om den tragiske ulykke, men alle er også interesserede i psykologbistand og har yderligere behov for at tale ulykken igennem.

- Vi har siden fået at vide, at besætningen har været meget glad for denne hjælp. Både fordi det har hjulpet dem til at komme "helskindet" gennem ulykken, og fordi tilbuddet om krisehjælp også var en bekræftelse på, at deres arbejdsgiver hjalp i en svær situation.

### Hjælp til familien

I Århus hos de efterladte mærker Erik V. Poulsen samme imødekommenhed og behov for at vide mere om ulykken.



### A fatal accident

On 20th March, a chief engineer was crushed to death on board the Scanlines freighter Urd. He got stuck while taking part in a lifesaving drill with the ship's Fast Rescue Boat. As soon as the news came in to the shipping company, among the people that the Chief of Operations, Erik V. Poulsen immediately contacted was Morten Vinter from the Danish Maritime Occupational Health Service. This was in order to inform him of the need for emergency assistance for those crew members who had witnessed or had been involved in the accident.

- In addition, we requested emergency assistance for the bereaved family - that is, his wife and children - if they wanted it. Morten Vinter agreed at once to this request, Erik Poulsen remembers.

The following morning, Urd docked at Aabenraa and among the people who went on board was the emergency help unit from the Danish Maritime Occupational Health Service.

Joergen Blaaberg, the Inspector from Scanlines:

- Needless to say, the Captain had assembled the entire crew immediately after the accident. They had already discussed the tragedy, but nevertheless all of them were interested in some form of psychological support and they all needed to talk more about the accident.

- We have been told that the crew really appreciated the help they were given. We have the impression that the Danish Maritime Occupational Health Service performed its part of the task with great speed and competence. The Service made a real contribution, so that the deceased chief engineer's colleagues and his family were provided with the necessary emergency assistance.



*Inspektør Jørgen Blaabjerg var med om bord dagen efter ulykken, hvor besætningen fik krisehjælp.*

*De efterladte:*

# Vi blev hjulpet gennem sorgen

Ellen Trebbien vidste ikke, at Søfartens Arbejdsmiljøråd har et tilbud om krisehjælp til pårørende, når en sømand kommer ud for alvorlige ulykker med måske dødelig udgang.

- Jeg ved, at kommunerne har et tilbud om psykologbi-stand, men man orker ikke selv at finde en psykolog. Man orker endda næsten ikke at sige ja til tilbuddet, når andre fremsætter det, fordi man er meget presset følelses-mæssigt og kan ikke over-skue at tage mod et fremmed menneske. Heldigvis tog vi imod tilbuddet, siger Ellen Trebbien, der var gift med maskinmester Søren Trebbien, der i marts omkom ved en tragisk ulykke om bord på Scandlines URD. Foruden sin hustru efterlod han tre børn i alderen 21, 16 og 14 år samt et plejebarn på 18 år. Ellen Trebbien afslog hjælp fra driftschef Erik V. Poulsen fra Scandlines.

- Heldigvis var han klog nok til at fastholde sit tilbud og

besøgte os dagen efter. Det var godt. Han hjalp med alt det praktiske og tilbød psykologhjælp, som kunne blive de to, der havde været om bord på URD og tale med be-sætningen. De kendte histo-rien og kunne fortælle mere og kom samme eftermiddag bl.a. medbringende billeder af båden og forklaringer på årsagen. Vi hagede os fast i alle detaljer om ulykken og var meget vrede på dem, der havde konstrueret det håndtag, som ved et hændeligt uheld var årsag til ulykken. Vi forstår ikke, hvorfor der ikke er en låseanordning på de håndtag. Så var ulykken jo ikke sket.

## Nødvendigt

- Psykologen indskærpede, at han ikke kunne tage sorgen fra os men give os nogle redskaber til at håndtere sorgen, så vi kunne komme igennem den på en bedre måde. Fredag besøgte han os igen, og så troede jeg, at vi var i stand til at håndtere re-

sten selv. Jeg måtte dog ringe efter ham endnu en gang, da jeg blev nervøs for, om det hele var gået for hurtigt, og vi ikke havde tilladt os at sørge nok. Det var godt med denne samtale, husker hun.

Ellen Trebbien vurderer på baggrund af sine erfaringer, at det er nødvendigt med krisehjælp i den situation, som hun og børnene blev bragt i.

- Man er i chok og kan ikke overskue situationen. Derfor er det vigtigt, at der er andre til at overtage styringen og hjælpe de første meget vanskelige dage. Vi har været utrolig glade for den hjælp, vi har fået. Den var professionel og nær-værende, siger hun.

Ellen Trebbien er socialrådgiver i familieafdelingen i Århus Kommune og yder med jævne mellemrum selv krisehjælp.

- Det glemmer man imidlertid i situationen. Først bagefter opdagede jeg, at jeg ubevidst havde brugt en del af min faglighed, men det kan ikke kompensere for den professionelle hjælp, vi fik udefra, vurderer hun.

Ellen Trebbien er tillige glad for den hjælp, som både rederiet og maskinmesterforeningen har ydet.



## Help for the family

Ellen Trebbien was not aware that the Danish Maritime Occupational Health Service offers emergency help to relatives if a seaman is involved in a serious accident, which may even prove fatal.

She only heard about it when her husband, who was chief engineer at Scanlines, was killed in the tragic accident that happened during a lifesaving drill.

In this connection, both she herself and her children were offered psychological assistance and, despite great misgivings, she decided to accept the offer.

- If you are in this kind of situation, it is very difficult to have any clear idea of what you actually need. Furthermore, you are on your guard about any strangers getting involved in your life, especially at a time like that, she reluctantly explained.

- On the basis of her own experience, however, Ellen Trebbien feels now that emergency assistance is necessary in the kind of situation that she and her children found themselves in.

- You are in a state of chock in fact and you cannot cope with the situation. That is why it is so important to let other people take control and help you through the first few days, which are so difficult. We have all been extremely grateful for the help we were given. It was both professional and relevant, she says.

Contact the Danish Maritime Occupational Health Service. If a serious accident occurs on board, you should immediately contact the Danish Maritime Occupational Health Service to get help in coping with the situation.

Regardless of the time, day or night, you can ring 0045 3311 1833.

## Psykisk førstehjælp og krisebehandling

Siden 1997 har Søfartens Arbejdsmiljøråd haft sit eget tilbud om psykisk førstehjælp (debriefing) og krisehjælp i forbindelse med alvorlige ulykker og pludselige dødsfald om bord.

Psykisk førstehjælp er den første gennemgang og bearbejdning af forløbet. Det er som regel en fælles diskussion, hvor alle får lejlighed til at fortælle sin version af begivenheden. Her kan der dukke selvbebrejdelser op eller skyldfølelse over selv at have klaret sig. De reaktioner er helt normale, men det er vigtigt at få sat ord på, så man i fællesskab kan bearbejde episoden, da det

har en positiv indflydelse på det følgende reaktionsforløb. En vellykket debriefing kan ofte forhindre eller mindske behovet for egentlig krisebehandling. Typisk vil man hurtigt kunne genoptage sit arbejde uden psykiske mén.

Det er vigtigt at vide, at der i den akutte fase lige efter episoden er mere brug for almindelig omsorg - lytte, trøste og være tilstede - end for behandling. Alle kan yde en indsats i en situation, hvor det er praktisk umuligt at få professionel bi-stand om bord.

Debriefing bør gå i gang så hurtigt som muligt. Der kan

blive tale om et fælles forløb styret af en erfaren medarbejder fra Søfartens Arbejdsmiljøråd eller en anden med et tilsvarende kendskab til søfarende og deres arbejdsvilkår.

Krisebehandling kan blive nødvendig, hvis der er risiko for varige symptomer som f.eks. angstanfald, alvorlige depressioner eller svære søvnforstyrrelser med mareridt. I de tilfælde er der behov for at konsultere en trænet psykoterapeut, der kan medvirke til at genskabe den psykiske balance. Søfartens Arbejdsmiljøråd kan henvise til en psykolog.

## De farlige øvelser (4)

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 meget 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.



### Dangerous drills

Drills are supposed to give experience in handling lifeboats etc. but they are in themselves dangerous. Badly maintained equipment or the wrong handling of the hook are very often the reasons that accidents happen.

From 1993 to 1998 no less than 72 accidents - including one fatal accident - were reported to the Danish Maritime Authority. That figure corresponds to one accident per month.

#### Examples:

#### Broken ankle

During an evacuation exercise, an experienced seaman had to slide down an evacuation chute. He came down too fast and twisted his left ankle and had to rely on crutches to get around. He could not work for more than a week.

During a similar drill on another ferry, a female crew member also came down the chute too fast. When she landed on the platform, she somehow got her right leg underneath her and the result was a broken ankle.

#### Choppy sea

During the sea trial of a lifeboat, a seaman wanted to change places with a colleague at the control panel. A very high wave suddenly hit the boat so hard that it rocked uncontrollably. The seaman fell and hit his pelvis hard on the rail. The result was such heavy bruising that it pressed on the nerves leading to his right leg. He had to be treated by a physiotherapist and was on sick leave for more than a fortnight.

#### Fell in the lifeboat

An experienced seaman was working in a lifeboat, where he was loosening a wire. While he was working, he slipped and fell heavily down on the rail and bruised his ribs. The fall was so serious that he was forced to take sick leave.

Skader i forbindelse med slidskeøvelser					
Skib	Redn.båd	MOB	Stilling	Ulykkens art	Hvad skete
Pax		x	Donkeymd.	Forstuvet albueled	Slidskeprøve
Pax		x	Cat.ass.	Forstuvet ankel	For meget fart på nedad slidske
Pax		x	Cat.ass.	Brud på ankel	- do -
Pax		x	Cat.ass.	Forstuvet ankel	- do -

Glide- eller faldskader under øvelser					
Pax	Pax motorbåd		Koksmath	Forstuvet skulder/arm	Båd ramte sten under sejlads
Pax	Pax motorbåd		Stewardesse	Forstuvet skulder/arm	- do -
Pax	x		O.styrmand	Sårskader i hoved	Lugen over bådfører smækkede i
Pax	x			Sk.ass. Ramte lugekarm	Skade på knæ med sit knæ
Last		x	Sk.ass.	Smerter i ryg	Skadesgrundlag ikke fastslået

Forskellige ikke kategoriserede uheld					
Last	x		2.styrmand	Brud i hoved/ansigt	Båd ramte skibet da bådfører forlod styreplads
Supply		x	Sk.ass.	Sårskader ankel, fod	Skulle fjerne stykker af gelænder
Redn. skib	x		O.styrmand	Skulder af led	MOB-båd knækkede pga. for lidt luft

### Eksempler

#### Brækkede anklen

Under en evakueringsøvelse skulle en erfaren sømand kure ned af en evakuerings-slidske. Han fik for meget fart på og vred om i venstre ankel, og måtte efterfølgende klare sig ved hjælp af krykker. Han var uarbejdsdygtig i mere end en uge.

Under en lignende øvelse på en anden færge fik en kvindelig medarbejder også for meget fart på. Da hun landede på platformen, fik hun højre ben ind under sig med det resultat, at anklen brækkede.

#### Forkert sø

Under prøvesejlads med en redningsbåd ville sømanden bytte plads med kollegaen ved styrepulten. En forkert sø ramte båden, så den vippede ukontrolleret. Sømanden faldt og slog bækkenpartiet hårdt mod rælingen. Herved fik han en blodsamling, der trykkede på nerverne ned til højre ben, så han efterfølgende måtte behandles af en fysioterapeut. Sømanden var sygemeldt i mere end 14 dage.

# Dansk søfart er langt foran med arbejdsmiljø

*Jan Høyer har været til møde i Maritime Safety Committee under IMO*

Dansk søfart er langt foran sine konkurrenter, når det handler om initiativer til at forbedre arbejdsmiljøet til søs. Den danske model med et arbejdsmiljøråd med repræsentanter fra både rederne og sømændenes organisationer er faktisk enestående og findes ingen andre steder i verden. Det synes jeg, vi kan være lidt stolte af, når Arbejdsmiljøet til søs internationalt set slet ikke er kommet rigtigt på dagsordenen endnu.

Det siger arbejdsmiljøkonsulent Jan Høyer, efter han er kommet hjem fra London, hvor han fire dage i maj deltog i Maritime Safety Committee's 72. møde, der er at sammenligne med et årsmøde, og som i øvrigt varede halvanden uge.

Maritime Safety Committee, MSC, er en komité under IMO, International Maritime Organization, der blev oprettet i 1958 med det formål at forbedre sikkerheden til søs.

Jan Høyer deltog som observatør - eller national adviser for Søfartsstyrelsen, som er den officielle danske repræsentant i MSC.

## *Forskellige interesser*

- Hvis man vil gøre reglerne for arbejdsmiljø world-wide gældende, så er MSC stedet, hvor slaget skal kæmpes. Men med 157 nationer er det umådelig svært at nå frem til fælles regler, fordi nationerne har så forskelligartede interesser. Omvendt er fælles regler jo meget stærke, når det lykkes at få vedtaget nogle.

- Det er en tidskrævende og bureaukratisk proces at få forbedringer igennem. Typisk varer det 4 - 6 år, og resultatet er jo ofte et politisk

kompromis. Anderledes kan det ikke være, når det skal tilfredsstille så mange lande med så forskellige interesser, vurderer Jan Høyer, der formentlig var den eneste arbejdsmiljøkonsulent blandt de ca. 400 deltagere i mødet. - Der kan dog godt handles hurtigt. Det så vi efter f.eks. katastrofer som Scandinavian Star og Estonia, hvor landene hurtigt kunne enes om regler, som skal forebygge lignende katastrofer.

## *Sikkerhed men ikke arbejdsmiljø*

- Det underbygger mit indtryk af, at det primært er skibene, passagererne, lasten og miljøet, der er mest i fo-

kus, når der tales om sikkerhed til søs. Det er naturligvis ikke uvæsentligt, men som dansker er det også væsentligt, at de andre lande sætter arbejdsmiljøet højt på dagsordenen - ellers er der jo en risiko for skævvridning af konkurrencebetingelserne til ugunst for dansk skibsfart.

- Derfor er det også vigtigt, at vi er til stede på årsmøder i de internationale organisationer og kommissioner, så vi kan argumentere og stille forslag om fælles regler for arbejdsmiljø - eller i hvert fald at EU's regler gennemføres i de enkelte lande, som det sker i Danmark, siger Jan Høyer.



*IMO er en organisation under FN og holder til i dette imponerende hovedsæde i London (foto: Jan Høyer).*



## **MSC Congress**

"The Danish shipping sector is far ahead of the competition, when it comes to taking initiatives to improve the working environment at sea. The Danish model with a maritime occupational health service that includes representatives from both the shipowners and the seamen's organisations is, in fact, unique and no similar institution can be found anywhere else in the world. In my opinion, we can certainly be proud of this achievement, especially in light of the fact that on an international scale, the working environment at sea has hardly even been taken up for discussion yet".

The above comments were made by Jan Høyer, environmental consultant at the Danish Maritime Occupational Health Service on his return from a four-day conference in London. This was the 72nd meeting of the Maritime Safety Committee, which corresponded to an Annual General Meeting.

The Maritime Safety Committee or MSC is a committee under IMO, The International Maritime Organisation and was established in 1958 with the express purpose of improving safety at sea.

With 157 nations involved it is incredibly difficult to adopt any joint decisions, since the different nations naturally have very different interests. On the other hand, when joint regulations are finally agreed upon, they have a lot of power behind them.

It is Jan Høyer's impression that when safety at sea is under discussion, it is primarily the vessels, the passengers, the cargoes and the environment that most of the attention is focussed upon.

"Of course these factors are important, but as Danes we find it essential that the other countries also put a high priority on improving the working environment. If they do not, there is always the risk that competitive conditions will be distorted to the detriment of Danish shipping", says Jan Høyer,

## 2. udgave af Workplace Instructions på vej



Af arbejdsmiljøkonsulent  
Jan Høyer  
Søfartens Arbejdsmiljøråd

Søfartens Arbejdsmiljøråd udgav i september 1999 1. udgave af cd-rommen "Workplace Instructions" for at gøre det nemmere at udarbejde de lovbestemte arbejdspladsbrugsanvisninger. Med cd-rommen blev det muligt elektronisk at udarbejde arbejdspladsbrugsanvisningerne, som er et tillæg til sikkerhedsdatabladet.

På 1. udgaven af cd-rommen findes de produkter, der anvendes i 5 store danske rederier. Siden udgivelsen har yderligere 9 rederier tilmeldt sig dette frivillige system. Det går i korte træk ud på, at rederierne indmelder de produkter, de anvender i deres skibe til Søfartens Arbejdsmiljøråd, SAMR. Vi indplacerer produkterne i vores system, der også er kendt fra mappen "Arbejdspladsbrugsanvisninger", der første gang blev udsendt til samtlige danske skibe i 1997. På den efterfølgende cd-rom udgave medtages de enkelte rederiers produktlister, så skibene ved hjælp af et password har mulighed for at se hvilke produkter, der anvendes i netop deres rederi. Desuden har man mulighed for at se samtlige indmeldte produkter, der i dag tæller mere end 2000, der spænder lige fra toilettrens til epoxy-maling. Det eneste krav vi stiller til rederierne for at optage deres produkter i data-

basen er, at de indsender sikkerhedsdatablade for produkterne, og at disse lever op til gældende lovgivning.

Fordelen ved systemet er, at man forenkler den administrative håndtering af de kemikalier, man anvender om bord i skibene. En sidegevinst har for nogle rederier vist sig at være, at man har fået reduceret væsentligt i antallet af produkter. Det giver besparelser, da man så er i stand til at få bedre indkøbsaftaler med leverandørerne.

Arbejdet med den anden udgave af programmet "Workplace Instructions" er i fuld gang, og forventes klar efter sommerferien. Som følge af de henvendelser vi har fået fra brugerne (skibene), vil der blive enkelte småjusteringer i programmet. Der bliver også en række nye funktioner på 2. udgaven. Som eksempel kan det nævnes, at vi i næste udgave vil lave en funktion, der gør det muligt at printe lister ud for de enkelte opbevaringssteder. På listerne vil det i skemaform være muligt at få et overblik over hvilke værnemidler, der skal anvendes ved brug af de forskellige produkter.

Vi er også i fuld gang med at indhente elektroniske sikkerhedsdatablade fra de forskellige leverandører. Disse sikkerhedsdatablade vil så blive vedhæftet de forskellige produkter. På denne måde skulle det igen blive lettere rent administrativt at håndtere produkterne, da det nu ikke længere er nødvendigt at opdatere sine sikkerhedsdatablade, da det altid vil være det nyeste sikkerhedsdatablad, der er vedhæftet på cd-rommen. Desværre vil vi ikke have sikkerhedsdatablade for

samtlige produkter med på 2. udgaven.

I det lille års tid, der er gået siden udgivelsen af 1. udgaven, har vi haft en del henvendelser. Nogle skibe har haft problemer med at udskrive diverse lister. Fejlen kan skyldes, at det går så stærkt med at udvikle nyt software, at nogle programmer er forældede i løbet af meget kort tid. I det aktuelle tilfælde har det vist sig, at nogle printerdrivere har haft problemer med at kommunikere med vores software, da det var "gamle" drivere. Problemet er mange steder blevet løst ved, at man har anskaffet den nyeste printerdriver. I disse tilfælde tilbyder vi som en service at fremskaffe den nyeste driver.

Vi håber med anden udgave at få løst nogle af børnesygdommene, som vi eller andre har opdaget. Vi vil samtidig opfordre skibene til at indsende deres kritik af cd-rommen. Det er den eneste måde, vi kan tilpasse programmet til de aktuelle be-

### Når dørken er glat og skibet ruller...

Efter afhentning af varer i køleboksen gik en cafeteriaassistent tilbage mod kabyssen med varerne. Så langt kommer hun ikke, for hun skrider på den fedtede dørk og pådrager sig en rygskaide.

#### Kommentar:

Ikke kun i kabyssen, men også i maskinrum og på dæk sker der faldulykker som følge af spildt fedt, olie, vand osv. Alle kan nikke genkendende til problemet, men alligevel sker det...



### Second edition of Workplace Instructions

In order to make it easier to set down the workplace instructions, which are obligatory by law, the Danish Maritime Occupational Health Service brought out the first edition of the CD ROM, Workplace Instructions in September 1999. By means of the CD ROM, it became possible to electronically work out these workplace instructions, which are supplements to the safety data sheets. Now the second edition of the CD ROM is in the pipeline.

Since the first CD ROM was released, several shipping companies have joined the voluntary system whereby the companies inform us of the products they carry for use on board their vessels. In the new edition, the individual shipping companies' product lists are included so that, by using a password, the individual companies can see precisely which products are utilized in their own company. In addition, you can also see a list of all the products used in all the shipping companies, a list which nowadays comprises more than 2000 different items. The advantage of the system is that the administrative handling of the chemicals used on board the ships is greatly simplified. As a result, some companies have been able to drastically reduce the number of products used. This means that it is possible to make great savings, since you are in a position to make better purchasing agreements with the suppliers.

# “Vi holder kursen - også de næste tre år”

*Formanden for Søfartens Arbejdsmiljøråd gør status og ser fremad*

Niels-Jørgen Hilstrøm har været formand for Søfartens Arbejdsmiljøråd i tre år og er netop genvalgt for en ny tre-årig periode. Han har været med i rådet siden begyndelsen for syv år siden. Det må derfor være naturligt at “gå om bord i hans erfaringer” for at få en vurdering af, om kursen har været den rette, eller der er behov for en korrigerende.

- Der er på kort tid skabt gode resultater. Fra et nulpunkt til i dag hvor arbejdsmiljøopgaven og Søfartens Arbejdsmiljøråd bliver respekteret både blandt sø-mænd og redere. Vi er kommet godt i gang. Der er dog stadig et stykke vej til den dag, hvor sømanden kan gå om bord og være overbevist om, at arbejdsmiljøet er så godt, at han kan have en livslang karriere inden for handelsflåden uden en unormal stor risiko for at blive slidt ned eller udsat for ulykker. Det handler jo om, at også sømanden skal have en god pensionistilværelse, siger Niels-Jørgen Hilstrøm.

Han er således tilfreds med den indsats, der er ydet og de resultater, der er opnået.

## *Forståelse*

- Jeg synes, der er skabt en fornuftig linje, som har skabt forståelse blandt søfolk og redere for, at det er nødvendigt at yde en indsats for at forbedre arbejdsmiljøet.

- Vi skal forebygge og ikke “true med kæppen”. Hvis forståelsen ikke er til stede, hjælper kæppen alligevel ikke.

*Fortsættes side 7*



*Niels-Jørgen Hilstrøm, afdelingsformand i Metal Søfart, vil også i de næste tre år være at finde på trappen til Søfartens Arbejdsmiljøråd med jævne mellemrum, da han netop er genvalgt til formand for de tre år.*



## **We are on course**

Niels-Jørgen Hilstrøm has been Chairman of the Danish Maritime Occupational Health Service for the last three years and has recently been re-elected for another three-year period. He has been part of the service since it was established seven years ago. Consequently, it is only natural that we should take advantage of his experience to get an assessment of whether the service has kept to the right course or if it needs to re-think its policy.

“We have achieved some really good results in a relatively short time. We started from nothing seven years ago and now the job of improving the working environment as well as the service itself are highly respected by both the seamen and the ship-owners. We have made a lot of progress, but there is still a long way to go. We look forward to the day a seaman can go on board and be totally confident that his working environment is so good that he can enjoy a life-long career in the Merchant Fleet without having to worry about the risk of being totally worn down by his work or of being exposed to unnecessary accidents”, says Niels-Jørgen Hilstrøm. So he is satisfied with the efforts that have been made and with the results that have been achieved.

“I think that we have followed a sensible line, which has created a great deal of sympathy from both seamen and ship-owners for the policy that it is necessary to work hard at improving the working environment.

We must prevent accidents, injuries and illnesses rather than “threatening with the big stick”. If people don’t understand what you’re trying to tell them, the stick won’t help anyway. Seamen are extremely bound by traditions, but then all sectors are built up around routines. These routines should be thoroughly examined on a regular basis. It could happen that if you do things just a tiny bit differently than you normally do, you could reduce the risks of accidents happening or the risk of being worn out by the work. This is precisely why the Working Environment Manual and the Workplace Evaluations are valuable tools.

*To be continued on P7*  
They “force” the seaman to

- Sømand er meget traditionsbundne, men alle erhverv er bygget op om rutiner. Og de rutiner skal ses efter i sømmene jævnlige. Det kan jo være, at man ved at gøre tingene en lille smule anderledes, end man plejer, nedsætter risikoen for ulykker eller nedslidning. Et skib er en farlig arbejdsplads, og derfor må vi til stadighed holde os for øje, hvor der er en risiko, så vi kan forebygge den.

- Derfor er Arbejds miljømanualen og Arbejdspladsvurderingerne værdifulde værktøjer. De "tvinger" sømanden til at se sine rutiner efter og ikke bare gøre, som han plejer.

### Store fremskridt

Det er formandens vurdering, at der er sket store fremskridt med hensyn til de fysiske problemer, uden at det hermed er sagt, at problemerne er løst. Et skib vil

altid være en farlig arbejdsplads, hvor der altid skal være skærpet opmærksomhed om de risici, der er.

Ligeledes er der ved at ske noget på kemiområdet, hvor rederne er i gang med kemikaliesanering og i vidt omfang både reducerer antallet af forskellige kemikalier og udskifter farlige med mindre farlige.

- Vi er ikke altid enige med rederne om de opgaver, der skal tages op, eller den hastighed hvormed forbedringer skal gennemføres, og det giver nogle gode diskussioner, som næsten altid ender i enighed, og det er også en medvirkende årsag til, at der sker forbedringer, vurderer formanden.

### Psykiske arbejdsmiljø

- Den store udfordring netop nu er det psykiske arbejdsmiljø, fordi et stresset arbejdsmiljø er nedslidende. Problemet bunder bl.a. i, at

tankegangen blandt søfolk er formet i en tid med store besætninger, hvor alle var danske. Sådant er verden ikke i dag, men mentalt hænger vi stadig i den opfattelse, og det giver sig naturligvis udslag i nogle problemer.

- Også på det område skal vi fra Arbejds miljørådet være med til at udvikle metoder og finde løsninger, som sømanden kan se det fornuftige i. Processen er sat i gang, og jeg vedkender, det er en stor opgave - men det var det også, da vi i sin tid begyndte at tale om forbedringer af arbejdsmiljøet om bord på skibe.

### Praktisk tilgang

Niels-Jørgen Hilstrøm er ikke i tvivl om, at det er sekretariatets praktiske tilgang til opgaverne, der har været med til at skabe resultaterne.

- Den linje skal også fortsætte, så sømanden om bord får konkret vejledning og rådgivning, han kan bruge til noget. Kilometervis af ringbind med forordninger og cirkulærer har ingen gennemslagskraft hos den danske sømand.

- Jo, jeg synes, vi er på rette kurs. Det er i hvert fald den kurs jeg også vil følge i de kommende tre år, siger Niels-Jørgen Hilstrøm.

*Der har været meget fokus på den fysiske nedslidning, kemikalier og ulykker om bord, og der er sket betydelige forbedringer i 90'erne. Vi er kommet godt i gang. Der er dog stadig et stykke vej til den dag, hvor sømanden kan gå om bord og være overbevist om, at arbejdsmiljøet er så godt, at han kan have en livslang karriere inden for handelsflåden uden en unormal stor risiko for at blive slidt ned eller udsat for ulykker; påpeger formanden for Søfartens Arbejds miljøråd.*



look more closely at his daily routines and not just do what he usually does". In the Chairman's opinion, there has been a great deal of progress made with regard to the physical problems. In the same way, things are starting to happen where chemicals are concerned. This has resulted in the shipping companies undertaking a reorganisation of chemicals on board and to a great extent both reducing the number of different chemicals as well as replacing dangerous chemicals with less hazardous types.

"We do not always agree with the shipowners regarding the jobs that need doing or the speed at which the improvements should be carried out. These points always give us plenty to discuss, but in the end we nearly always reach some kind of agreement. In fact in my opinion, these discussions really contribute to the fact that any improvements are carried through at all", says the Chairman.

"The greatest challenge at present is the working environment seen from the mental health point of view, since if you get stressed at work it can really wear you down. The problem originates from the fact that the mentality of seamen was formed in the old days, when there were very large crews and all of them were Danish. It's certainly not like that these days, but it is as if we still believe it is, and this leads to some problems.

We must help to develop methods and to find solutions that seamen can accept as sensible. The process has started and I admit that the task is not an easy one. On the other hand, when we started up and began to talk about improving the working environment on board ships, we also had an enormous task ahead of us". Niels-Jørgen Hilstrøm is in no doubt that the secretariat's practical way of dealing with the jobs has contributed a tremendous amount to getting concrete results.

"We must continue in the same way, so that the seaman on board a ship can get clear and simple guidelines and advice that he can actually use. All those tons of files with regulations and circulars make no impression at all on seamen", says Niels-Jørgen Hilstrøm.



# Læserbrev fra en »passiv stor-ryger«

Undertegnede har sejlet i mange år og har set mange tusinde cigaretter gået "op i røg". Normalt plager det mig ikke, da jeg har en kone, der ryger, og for ca. 10-15 år siden stoppede jeg selv som selskabsryger.

Jeg er påmønstret M/S Thor Susanne som maskinchef, og for første gang føler jeg mig virkelig plaget af tobaksrøg. Jeg er vel det, man kunne kalde passiv stor-ryger. Jeg føler tobaksrøgen sidde langt nede i halsen. For ikke at gøre det til en lang historie, vil jeg kun sige: Det er ret ubehageligt. Jeg skal også love for, at jeg er kommet sammen med en besætning, der ryger.

Om søfolk har gode eller dårlige rygevaner ved jeg ikke. Nogle tager hensyn, mens andre siger, at det er deres hjem.

Hvorfor skriver jeg brevet? Ja det er egentlig kun for at høre, om der findes "ryge-regler" til søs, eller om det er noget, besætningerne selv skal finde ud af. Skal vi selv



finde ud af det, er jeg bange for, at der ingen forandringer sker.

Nu har arbejdsgiver/det internationale samfund og andre i flere år fortalt os, hvad vi søfolk må og ikke må, som eksempel kan jeg nævne spiritusforbud, krav om alkoholtest, hvor meget vi må veje, før vi mister den blå bog m.m.

Så er mit enkle spørgsmål: Er dette emne, noget Søfartens Arbejdsmiljøråd arbejder med, og er der nogle regler på vej, eller noget andet, der kunne ændre folks rygevaner?

## Venlig hilsen

Jørn Hvilsted  
Maskinchef  
M/S Thor Susanne

## Et par stræktove ville have været nyttige...

Om bord på et ro-ro skib var man i færd med at udføre vedligeholdelsesarbejde på skibets elevator. Man havde meddelt det til den menige besætning, der den pågældende dag arbejdede på vejrdækket med noget vedligeholdelsesarbejde på

en kran, men i øvrigt ikke iværksat andre sikkerhedsforanstaltninger. På et tidspunkt skulle en motormand afrigge en taljeløber. I forbindelse med det gik han baglæns hen ad hoveddækket og styrtede herefter syv meter ned i elevatorskakten og pådrog sig alvorlige kvæstelser.

**Kommentar:** Mange nedstyrtningsulykker sker på

steder, hvor det ikke umiddelbart er muligt at sikre mod nedstyrtning, f.eks. på mellemdæk. Et betragteligt antal ofte alvorlige ulykker sker på steder, hvor det er muligt at opsætte stræktove som f.eks. ved elevator-skakter og åbenstående mandehuller. Og de kan forebygges...



## Reader's letter from a passive heavy smoker

Jørn Hvilsted, Chief Engineer, M/S Thor Susanne would like to open a discussion about smoking on board ship. He used to smoke, mainly at parties, but has now given it up. He never used to be bothered by tobacco fumes, but now he writes:

"For the first time I am really bothered by tobacco fumes. I suppose you could call me a passive heavy smoker. I feel the smoke right down in my throat. To make a long story short, I'd just like to say that it is not a very pleasant situation to be in. I am a member of a crew that collectively smokes a lot. I don't know whether seamen have better or worse smoking habits than anyone else – some of them are considerate to non-smokers, while others say that the ship is their home and they can do what they like at home.

Why am I writing this letter? Actually it just to find out whether there are any real "smoking rules" at sea or whether this is something the different crews must figure out for themselves. Because if we have to set the rules ourselves, I'm afraid there will never be any changes.

Our employers/the international community and others have been telling us for years what seamen are allowed or not allowed to do regarding other matters, for example, bans on alcohol, demands to pass alcohol tests, how much we ought to weigh before we lose the blue book etc., so why not some rules about smoking?

