



ISSN 1395-7414

SøSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd

Lifestyle – part of education

But what else should we do?

This is one of the typical answers given by seamen who are heavy smokers and big eaters when confronted with their self-destructive lifestyle at sea.

Or maybe they can find nothing to say, or start thinking about finding some attractive tasks instead of sucking smoke into their lungs or dealing with the insatiable demands of a sweet tooth.

The The Danish Maritime Health Service has opted for the latter. So from next year, lifestyle will be on the agenda for continuity training courses so as to give seamen in need a helping hand in changing their lifestyle. "We don't wish to wag a finger but we have still not found out how to tackle the task from a training point of view. We are working on it," says Anita Brusen who heads up the Center.

She is convinced that there is the needs to make an effort to benefit seamen, their families and the ship owners.

She is also aware that the Center cannot do it all alone. "It is something that everybody in Danish shipping need to help change attitudes and create the right conditions for more appropriate lifestyles. It is in everybody's interest for seamen to be reasonably healthy and fit.

Livsstil er på vej ind i klasselokalet

Center for det Maritime Sundhedsvæsen ta'r emnet op på efteruddannelseskurser

Jamen, hvad skal vi ellers lave?

Det er et af de typiske svar, som storrygende og stor-spisende søfolk afleverer, når de bliver konfronteret med deres selvdestruktive livsstil på søen.

Og så er det, at man kan blive svar skyldig – eller begynde at finde nogle attraktive gøremål, der kan erstatte røgens sug i lungerne og den søde tands umættelige behov.

Center for det Maritime Sundhedsvæsen vælger det sidste. Fra næste år sætter det derfor "livsstil" på dagsordenen for efteruddannelseskurserne for at give søfolk med behov for det en hjælpende hånd med at skifte livsstil.

– Vi vil ikke løfte pegefingre, men vi har endnu ikke fundet ud af, hvordan vi pædagogisk griber opgaven an. Det arbejder vi med, fortæller Anita Brusen, der er leder af centret.

Stort behov

Hun er overbevist om, at behovet for en indsats er til stede – til gavn for søfolkene, deres familier og rederne. Hun er også klar over, at centrets indsats ikke kan stå alene.

– Det er en fælles opgave



Det må da vække bekymring i erhvervet, at der er en klar overdødelighed blandt søfolk som følge af de såkaldte velfærdssygdomme, mener Anita Brusen, nytillråds leder af Center for det Maritime Sundhedsvæsen.

for alle i dansk søfart at ændre holdninger og skabe de rette betingelser for en mere hensigtsmæssig livsstil. Det er i alles interesse, at sømanden er rimelig sund og rask.

– Det er efter min mening ikke acceptabelt, at danske søfolk i den grad er overrepræsenteret i statistikkerne over livsstilsbetingede dødsfald.

– Slet ikke, når vi alle ønsker at markedsføre dansk skibsfart som "kvalitetsskibsfart".

Bekymrende

Anita Brusen forudser, at kravene til søfolkenes sundhedsattest bliver skærpet i fremtiden.

– Om få år tror jeg ikke – eller jeg håber i hvert fald ikke – at vi oplever kursister med et sygdomstruende højt blodtryk, der udløser en akut henvendelse til læge kun få uger efter, han har fået fornyet sin Blå Bog uden anmærkninger et eller andet sted i verden!

Fortsætter på side 2



At sejle for at leve ...

Det har længe været slut med damer, sprut og en tur i land. Den danske sømand lever således efter Martha målestok et kummerligt liv. Et veldækket bord er den sidste rest af fest om bord. Men selv lørdagsmiddagen er nu truet. Cola og flæskesteg er ikke det samme, som dengang man måtte skylle efter med en enkelt genstand. Hvad gør vi? Får det bedste ud af vilkårene naturligvis. Tiderne har definitivt ændret sig. Nu sejler sømanden for at arbejde og udvikle sig, ikke for at gå til køjs i en brandert. Det behov må dækkes i fritiden derhjemme. Hvis det behov fortsat findes? For billedet af den danske sømand er jo ikke længere synonymt med fuldesyge, hængevom og rygelunger. I dag er medarbejderen om bord engageret i sin personlige udvikling. Fagligt og socialt.

Sømanden m/k ved, at både krop og sjæl skal plejes for at få et godt liv. Derfor er han modtagelig for viden om sundhed. Han motionerer mere, han spiser sundere, og han forsøger at indgå i et givende netværk af familie, venner og kolleger. For at holde sig i form. Fysisk og psykisk. Ude og hjemme. Dertil er kostvanerne en central faktor. Ikke mindst i en tid, hvor alarmerende rapporter løber ind om fedmeepidemier i den vestlige verden. Der er behov for mere og bedre rådgivning. Formentlig også til søs, hvor traditionel kost og vane-tænkning fortsat er fremherskende mange steder. Derfor kommer Rådet nu med en maritim kogebog. *Food at Sea* bliver sendt ud til skibene i oktober. Med dansk og engelsk tekst. Vi håber, den vil give inspiration til alle om bord. Ud fra målsætningen: Det må gerne være sundt, selvom det smager godt. Velbekomme!

M. Vinter

Morten Vinter

SøSikker udgives af Søfartens Arbejdsmiljøråd,
Amaliegade 33 B,
DK, 1256 København K.
Tlf. 33 11 18 33
Fax 33 11 14 60
e-mail: info@seahealth.dk
www.seahealth.dk

Ansvarshavende:
Sekretariatschef Morten Vinter
Redaktør: Peter Finn Larsen
Tlf. 5782 0203
e-mail: larsen@lapart.dk

Layout: Fingerprint Reklamebureau
Tryk: Jannerup ofstet A/S

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

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

Fortsat fra forsiden
– Det har vi oplevet i år. Heldigvis hører det til sjældenhederne, men det er ikke usædvanligt, at vi henviser kursister akut til læge, når vi konstaterer stærkt forhøjede blodtryk eller anbefaler lægebesøg, når de kommer hjem.
– Det er faktisk ret bekymrende, og derfor tror jeg, at erhvervet kommer til at tage opgaven alvorligt.

Forebyggelse og livsstil vil blive en del af sømandens hverdag – hvis rederne vil. Skal det lykkes, kræver det, at vi samler alle gode kræfter i arbejdsgiver-, arbejdstager- og sikkerhedsorganisation samt i sundhedsvæsenet, og at vi samarbejder fremfor at bekrige hinanden.

Sundhedsprofil

– Det handler bl.a. om, at vi fra land skal være i stand til at rådgive og vejlede – og at søfolkene om bord får tid til at beskæftige sig med opgaven og f.eks. udarbejde

sundhedsprofiler som et godt udgangspunkt for en snak om, hvorfor profilen er, som den er, og hvorfor det kan være hensigtsmæssigt at ændre den – og ikke mindst hvordan man bærer sig ad og får succes.

Barrierer

Anita Brusen er opmærksom på, at der i denne mande-verden, som søfart er, er psykologiske barrierer, der skal krydses, da der skal pilles ved søfolkernes opfattelse af livskvalitet, men hun er også overbevist om, at mange søfolk – såvel som mennesker på landjorden – er interesserede i at ændre livsstil i en sundere retning. – Der er næppe mange, der ligefrem ønsker at miste jobbet, førligheden eller livet på grund af en uheldig livsstil, men det er jo i realiteten det, der står på spil. Hvordan vi får fortalt det, uden at løfte pegefingre, er udfordringen, som vi nu tager op, siger Anita Brusen.

In my view, it is unacceptable for Danish seamen to be over-represented in the mortality statistics for lifestyle-dependent deaths. And especially when we all want to market Danish shipping as 'quality shipping'".

Anita Brusen predicts that getting a seaman's health certificate will be tougher in the future.

Prevention and lifestyle would be part of seamen's daily routines if shipowners wanted it that way. But to be successful, it means that we will need to concentrate our energies on the employer-employee safety organizations and the health service. And hopefully, work together to tackle the task rather than sniping at each other.

Anita Brusen is aware of the psychological barriers which have to be overcome when tackling seamen's view of quality of life but she is also convinced that many seamen are interested in making their lifestyles healthier.

"There can't be many who actually want to lose their job, health or life because of an inappropriate lifestyle but that is the reality of what is involved. How we put the message over without wagging a finger is a challenge which we shall now be taking up," says Anita Brusen.





Fitness with a view

Keeping fit is in vogue on the M/F Prins Joachim on the Gedser-Rostock route. Space aft of the bridge has been cleared and is now a gym with an especially nice view when the Prins sails from Gedser or Rostock harbours.

"It gives encouragement for a trip on the cycle or the running machine when you have a really nice view," says shop steward Kim Winther Jensen and Chief Engineer Arne Thomsen, who show off the facilities with some pride.

The gym is also equipped with a bench press, weights and a rowing machine – and a dart board and a good music centre. "And we can open the door and let in the fresh air and air the room so we don't get the sour smell of sweat lingering here," they point out.

Kim Winther: "We have seen that each improvement we make boosts interest in using the gym. It is absolutely clear that there is a connection between the facilities and location and the desire to use them."

The more attractive it is, the more legitimate it becomes to use the facilities and it is also easier to generate understanding for the value of keeping fit."

"There are still many who do not make use of the opportunity and have not discovered that half an hour or an hour's exercise after work helps relieve stress and freshens you up so you have the energy to do more than just sit in



Motion med udsigt

Motion er kommet frem i lyset på M/F Prins Joachim på Gedser – Rostock ruten. Agterbroen er ryddet og lægger plads til motionslokalet med en særdeles flot udsigt, når Prinsen stævner ud fra henholdsvis Gedser og Rostock Havn.

– Det gi'r ekstra lyst til en tur på cyklen eller løbebåndet, når man samtidig har en rigtig flot udsigt, fortæller skibsassistent og tillidsmand Kim Winther Jensen og 1. maskinmester Arne Thomsen, der med en vis stolthed viser de gode forhold frem.

Motionsrummet er herudover forsynet med en bænkpresser, vægte og romaskine, samt dartske og et godt stereoanlæg.

– Og vi kan åbne døren og få frisk luft og lufte lokalet ud, så den sure lugt af sved ikke hænger i lokalet, påpeger de.

Gode faciliteter inspirerer

Kim Winther: – Vi er med dette motionsrum kommet fra baggården til en villa på Strandvejen – sådan rent billedlig talt. Tidligere holdt vi til i to sammenbyggede kamre og endnu før – på Dronning Margrethe – var det et lille lokale under vandlinjen, og det blev sjældent brugt.

Arne Thomsen: – For hver forbedring har vi oplevet, at interessen for at bruge

motionsrummet er steget. Det er helt klart, at der er en sammenhæng mellem faciliteter og beliggenhed samt lysten til at bruge dem. – Jo mere attraktivt det er, des mere legitimt bliver det at bruge faciliteterne, ligesom det er nemmere at skabe forståelse for værdien af at motionere.

– Der er jo stadig mange, som ikke benytter sig af muligheden og ikke opdager, at en halv til en hel times motion efter arbejdstid både er afstressende og kvikker op, så der bliver overskud til andet end at sætte sig foran fjernsynet eller lægge sig på sofaen, siger Arne Thomsen,

men bliver afbrudt af skibsassistenten Peter, der "ikke forstår, at de gider dyrke disse torturinstrumenter" – men i næste åndedrag fortæller, at vægttræning har hjulpet på hans dårlige ryg, så helt afvise, at motion har en gavnlige effekt, kan han ikke.

Socialt godt

Kim Winther peger også på, at motion er med til at skabe sociale kontakter.

Det er socialt godt at have noget at være fælles om – udover arbejdspladsen.

Fortsætter på side 4



En flot udsigt lokker til lidt ekstra motion til gavn for hjerne, hjerte og lunger.

front of the television or slump on the sofa," says Arne Thomsen, who is interrupted by Peter who 'can't see how they can be bothered with these instruments of torture', although in his next breath he adds that weight training has helped his bad back so he cannot totally reject the idea that exercise might be good for you.

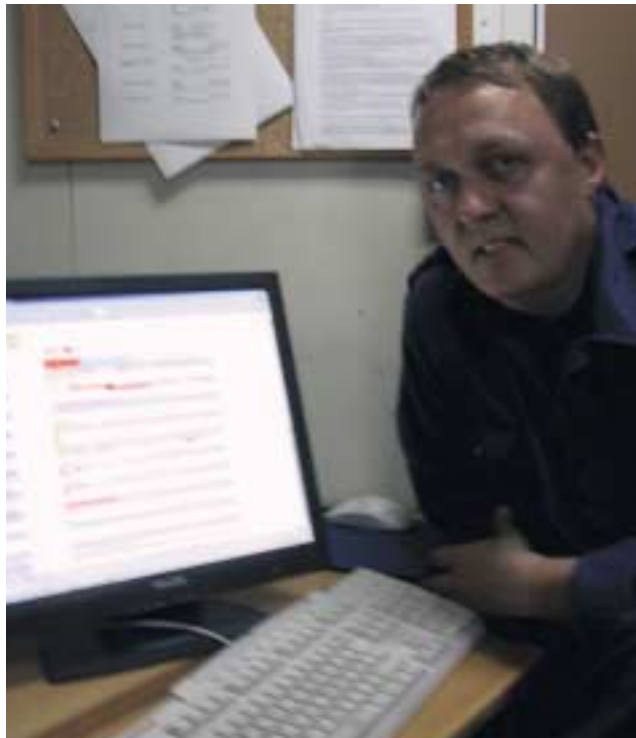
Kim Winther also points out that keeping fit helps create social contacts. "It is good socially to share something in addition to your work. Shipowners should think about this when they order newbuildings.

Allocate a good place for the gym. It raises the level of health and social interaction," he urges.

"When it comes to keeping fit, it is also important to have the backing of the ship's management and that they can see the benefits of us getting the opportunity to take exercise."

Capt. Christian Jensen: "It is also in my interest for crew to stay fit. I feel that exercise is a good solution.

It gives the best results in the workplace when crew thrive and have influence. If as a workplace, we can motivate people to healthier lives, we also benefit from that."



Arne Thomsen holder regnskab med kilometerne i både cykling, roning og løb, så alle kan se egne fremskridt og måle sig i forhold til andre.

Fortsat fra side 3
 – Det bør rederne skrive sig bag øret, når de bestiller nybygninger.
 – Sæt en god plads af til motionslokalet. Det højner både sundhed og det sociale samvær, lyder hans opfordring.



Christian Jensen bakker op om motionsinitiativet og er inden for budgettet til velfærd klar med penge til motiverede ønsker.

Fordele

Både Kim og Arne kan fortælle om en lidt nemmere hverdag, efter de er begyndt at motionere regelmæssigt, selv om Kim stadig har en hel del kilo for meget på knoglerne. Med et højt Body Mass Index har Kim

taget kampen op mod overvægten, og han har kun ros til overs for Scandlines kostforsøg.
 – Når det gælder motion, er det imidlertid også vigtigt med en skibsledelse, der bakker op og kan se det gavnlige i, at vi får mulighed for at røre os. Det har vi heldigvis.

Sundere liv

Kaptajn Christian Jensen spiller bolden tilbage til skibsklubben uden hvis udfarende kraft og interesse, der næppe var blevet indrettet motionsrum på agterbroen.
 – Jeg bakker gerne op, når besætningen har forslag til en fornuftig fritid, og jeg ved fra tidligere skibe, at motionsrummet kun bliver brugt, hvis det er, hvor besætningen vil være.
 – Det er også i min interesse, at mandskabet holder sig i form, og desuden tror jeg, at motion har en god social funktion. Vi opnår som arbejdsplads de bedste resultater, når medarbejderne trives og har indflydelse.
 – Kan vi som arbejdsplads

motivere til et sundere liv, profiterer vi jo også af det. Christian Jensen motionerer selv i sin fritid – på land!

Mangel på tid, er hans undskyldning for ikke at trække i den gule førertrøje og gå foran med et godt eksempel, så han tilhører fortsat det lille flertal, der ikke benytter motionsfaciliteterne om bord. – Men jeg deltager i dартturneringen!

Konkurrence

For at stimulere interessen for motion har skibsklubben en lille intern konkurrence. Fem kilometer på løbebåndet udløser en lotteribon, og hver måned trækkes lod om en flaske rødvin.

Desuden har skibsklubben tilmeldt sig Handelsflådens Velfærdsråds motionskonkurrence, hvor der uddeles t-shirts for hver 100 km cykling eller roning.

En gang årligt offentliggøres det desuden, hvordan de deltagende besætninger ligger i forhold til hinanden.

“Vigtigt med en skibsledelse, der bakker op ...”

Med foreløbig 2.000 km cykling, 550 km roning og 129 km løb ligger Prins Joachim fint i feltet blandt de godt 30 deltagende skibe – at dømme efter resultatet sidste år.



Kim Winther hører til Scandlines tunge drenge, men han har taget udfordringen op både med motion og nye kostvaner.

Pas på når du renser benzenholdige tanke

Massive overskridelser på både dæk, bro, maskinrum og i aptering

Der var massive overskridelser af grænseværdierne for benzen under rengøringen af tankene.

Grænseværdierne var på dækket overskredet 10 - 25 gange, mens de på broen og i apteringen var overskredet 2 - 3 gange, selv om ventilationsanlægget var sat til at recirkulere luften, så der ikke blev suget dampe ind. Tilsvarende overskridelser blev målt i maskinrummet. Det viser målinger gennemført af kemiker Asger Holbæk Jensen fra Arbejdsmiljørådet.

Værst tænkelige forhold

Han har netop været på medsejls med et tankskib, som efter losning af en benzenholdig last skulle have rengjort tankene. Under rengøringen blev målingerne gennemført under – hvad han kalder – de værst tænkelige forhold. Svag vind og en vandtemperatur, der befordrer fordampningen af benzen fra rens vandet.

Alligevel er han overrasket over indholdet af benzen i apteringen, idet overskridelsen på 2 - 3 gange grænseværdien i apteringen er en gennemsnitsværdi målt over mere end 12 timer. Dvs., at den i perioder må være højere.

De høje koncentrationer på dækket overrasker imidlertid ikke. Det svarer til tidligere målinger.

Alligevel vil det nok overraske, at der under vask med koldt vand i et lukket system blev målt 14 gange grænseværdien på dækket,

hvor dampene kun kan stamme fra enten overtryksventilerne eller fordampning fra rens vandet.

Beskyt dig

Der er altså al mulig grund til at være opmærksom på de risici, der er for at blive massivt udsat for benzen-dampe under tankrensning.

En filtermaske kan beskytte til en vis grad, men vi er på dækket oppe i så høje koncentrationer, at det kan udløse kvalme og ubehag – og hvis det sker jævnligt over en årrække måske også fremkalde en kræftsygdom.

Benzen er kræftfremkaldende, men om det på længere sigt er farligt at arbejde på tankskibe, der jævnligt transporterer benzen, strides fagfolk om.

– Vi ved fra gentagne målinger, at grænseværdierne overskrides, og så kan man tage sine forholdsregler og være opmærksom på, at dampene ikke siver ind i apteringen fra f.eks. maskinrummet.

Af med arbejdstøjet

– Man bør også tage sit arbejdstøj af, inden man går på broen eller i apteringen efter at have arbejdet med losning af benzen eller rengøring af benzenholdige tanke. Alene det benzen, der fordamper fra arbejdstøjet, er tilstrækkeligt til at skabe høje koncentrationer i det lokale, man opholder sig i, fortæller Asger Holbæk Jensen.

Målingerne blev gennemført på et otte år gammelt men velholdt tankskib.



Gentagne målinger viser, at grænseværdien for benzen overskrides ved rensning af tanke, som har indeholdt benzenholdige produkter, så der er grund til at beskytte sig under det arbejde. Arkivfoto.



Take precautions when cleaning tanks

The threshold values for benzene were massively exceeded when cleaning tanks, by more than 10-25 times on deck - and 2-3 times on the bridge even though the ventilation had been set to recirculated air so as to keep the vapour out of the system. Tests done by Asger Holbæk Jensen, a chemist for the Danish Maritime Occupational Health Service showed similar figures in the engine room on a chemical carrier that was cleaning tanks after discharging a cargo containing benzene.

He is surprised at the level of benzene in the crew accommodation since it was an average taken over a period of more than twelve hours, meaning it must have been higher at some time.

During cold water flushing using a closed system, readings on deck were measured at 14 times the threshold value. The vapour can only have come from the pressure relief valves or from evaporation from the flushing water.

So there are good reasons to be aware of the risks of massive exposure to benzene vapour when cleaning tanks. If repeated regularly over some years, this could lead to cancer. – If you have been working on discharging benzene or flushing tanks that have contained benzene, work clothes should be taken off before entering the bridge or crew accommodation since benzene evaporating from work clothes is sufficient to create high concentrations in the room you are in.



Noise

Our hearing is our connection to other people and to understanding what is happening around us. If we cannot hear, we soon get socially isolated, and as seamen we risk losing a job. So there is every good reason to look after your hearing and use the personal protection that is available.

Hearing damage is too great a price to pay for a long working life in a noisy workplace.

Medical practitioners perform test seamen's hearing at their regular health checks. There are only very few, in fact just a couple a year, who cannot manage the hearing tests but even so, last year the National Board of Industrial Injuries in Denmark received 31 applications from seamen and fisherman for hearing damage caused by their work.

For seamen who have lookout duty, the requirement is for them to be able to understand a normal voice at a distance of 4 m using both ears without using a hearing aid. For all others the requirement is for them to be able to hear a normal voice at a distance of 4m, possibly using a hearing aid.

For seamen with lookout duty who cannot meet these standards, the consequences would be restrictions to their duties so that they would not be able to do lookout duty and possibly not work in the engine room, although they could continue to sail.

The Medical practitioners will state that the seaman is unfit for lookout duty and

A' hvad siger du?

Af Lise Mortensen Høj

Vores hørelse er vores forbindelse til andre mennesker og til forståelsen af, hvad der sker omkring os. Hvis vi ikke kan høre, bliver vi hurtigt socialt isolerede.

Hvad siger du? – Et uskyldigt lille spørgsmål, vi alle bruger hver eneste dag.

Men hvis du oplever, at du siger det mere og mere, og at det bliver sværere og sværere at følge med i samtalerne på arbejdspladsen eller derhjemme, så skulle du måske overveje at få tjekket din hørelse.

Og jo før jo bedre, mener Jan Toft Rasmussen, der er konsulent i Dansk Metal.

Han beskriver en hørenedsættelse som en glidebane, der i løbet af få år kan ende i social isolation. Først klarer man sig ved at få tingene gentaget. Efter et stykke tid begynder det at blive vanskeligt at følge med i, hvad der foregår, når der er mange mennesker.

På møder, ved selskabelige sammenkomster og også i dagligdagen på arbejdspladsen, bliver det mere og mere anstrengende at følge samtalen.

– Mange lærer sig umærkeligt at vende det bedste øre til og at mundaflæse.

Men efterhånden, som hørelsen bliver dårligere, og mundaflæsningen ikke slår til, ender det med, at forståelsen er en slags gæteri, og så er der alt for mange misforståelser, forklarer Jan Toft Rasmussen.

– Og glidebanen bliver rigtig stejl, når man efterhånden bliver træt af at sige "hvad", og affinder sig med situationen.

Så holder man op med at interessere sig for, hvad

der foregår; og så bliver man socialt isoleret.

Høj pris for støj

– Vi ved, at der er rigtig mange, også i Metal Søfart, der hører dårligt, uden at få gjort noget ved det.

Det er ligesom en del af faget; det må man leve med, forklarer Jan Toft Rasmussen.

Holdningen om, at det er "flovt, eller ufedt at rende rundt med et høreapparat"

giver han ikke noget for:

– En høreskade er en høj pris, som man betaler for at gå et

langt arbejdsliv på en støjende arbejdsplads.

Man skal ikke gøre skaden værre ved også at blive socialt isoleret!

Rent høreteknisk er der også rigtig god grund til at passe på sin hørelse; måske særligt mens man er helt ung og har hele sin høreevne i behold.

“En hørenedsættelse er som en glidebane ...”

Arbejdsbetingede høreskader anmeldt til Arbejdsskadestyrelsen af søfolk og fiskere:

199850
199933
200032
200148
200248
200331

Jan Toft Rasmussen forklarer, at en høreskade, der kommer på grund af støj, ligger i præcis samme frekvensområde, som den aldersbetingede hørenedsættelse, som helt naturligt rammer de fleste, når de runder tres år.



Hørehæmmedes Blå Bog

Søfartslægerne undersøger søfolks hørelse ved de periodiske lægeundersøgelser. Det er kun ganske få – faktisk kun et par stykker om året – der ikke kan leve op til kravene til hørelse.

For søfolk, der har udkigstjeneste, er kravet: Den undersøgte skal kunne forstå almindelig talestemme på fire meters afstand, begge ører prøvet under ét, uden anvendelse af høreapparat.

For alle andre er kravet: Den undersøgte skal kunne høre sædvanlig talestemme på fire meters afstand evt. ved anvendelse af høreapparat.

For søfarende med udkigstjeneste, der ikke opfylder ovennævnte krav, vil konsekvensen være, at der bliver begrænsninger i arbejdsområdet, så de ikke kan varetage udkigstjeneste og måske heller ikke maskintjeneste – men dog fortsat kan sejle.

Søfartslægen erklærer den søfarende for "uegnet til udkigstjeneste", og i praksis betyder det selvfølgelig, at en navigatør ikke længere kan udføre sit arbejde.

Det er muligt at søge dispensation i Søfartsstyrelsen, der afgør om den søfarende kan anses for skikket til udkig, eventuelt ved brug af høreapparat.

Støj giver (også) stress og hjerte-karsygdomme

Arbejde i støjende omgivelser kan føre til høreskader. Men det kan også have andre konsekvenser som f.eks. forhøjet blodtryk, som øger risikoen for hjerte/karsygdomme.

Er man udsat for støj, man ikke selv har indflydelse på, kan støjen fremkalde stressreaktioner.

Korttidsvirkningerne kan være irritabilitet, træthed, koncentrationsbesvær, hovedpine, øget puls og blodtryk, mens langtidsvirkningerne kan være varigt forhøjet blodtryk og andre lidelser, som over en længere periode kan belaste og skade organismen.

Undersøgelse

Du kan enten få en henvisning fra egen læge, eller henvende dig direkte til en speciallæge i øre-næse-halssygdomme.

Hvis undersøgelsen viser, at du skal have et høreapparat, bliver du henvist til den amtslige hørelinik/audiologiske afdeling, hvor du gratis kan få tilpasset og udleveret den type høreapparat, der er bedst egnet til dig.

Hvis du vil købe høreapparat på en privat hørelinik eller hørecenter, får du et offentligt tilskud på 5.310,- kroner til høreapparatet.

Tilskud kræver, at du er henvist til klinikken af en speciallæge.



Et støjfyldt arbejdsmiljø kan være årsag til høreskader, men der er lang række andre ulemper, så der er al mulig grund til at være opmærksom og beskytte sig mod støjen. Arkivfoto.

Da det samtidig er det frekvensområde, hvor almindelig tale ligger, er der al mulig grund til at passe på.

Undersøg markedet

Jan Toft Rasmussen møder alt for ofte mennesker, der er holdt op med at bruge høreværn, fordi de allerede har en høreskade, og som derfor mener, at nu behøver de jo ikke at passe så meget på.

Men faktisk er det sådan, at selv om man allerede har en høreskade, er der fortsat god grund til at passe på det, der er tilbage af hørelsen:

– For ellers bliver de rester, der er tilbage af hørelsen, ødelagt.

Og den dag, man gerne vil have et høreapparat, skal der altså være noget hørelse tilbage, for at det kan fungere. Et høreapparat kan jo kun forstærke lydene; så man skal kunne høre lidt for at få glæde af apparatet. Og de, der så får taget sig sammen til at anskaffe den

lille forstærker til øregangen? – Dem, jeg har mødt, har været utrolig glade og lettede.

Pludselig havde de igen mulighed for både at følge med og få det hele med, fortæller konsulenten. Han anbefaler, at man undersøger markedet godt, hvis man vil have et høreapparat: – Der kommer hele tiden nye modeller, og de bliver mindre og mindre og bedre og bedre. Mange af dem kan man endda få i mange forskellige farver.

“Der kommer hele tiden nye og bedre modeller ...”

Med det store tilskud, der er til høreapparater, er der god mulighed for at købe sig et rigtigt godt apparat.

Og så er chancen for, at man bliver glad for det, nok størst.

– Hvis du kender nogen, der burde have høreapparat, så giv dem dét klap på skulderen, de mangler – og hjælp dem af sted til en høreprøve, opfordrer Jan Toft Rasmussen.



in practice this actually means that a navigator could no longer do his job. It is possible to apply for dispensation from the Maritime Authority and they will decide whether the seaman can be on lookout duty, possibly using a hearing aid.

Even if you do get hearing damage, a hearing aid should continue to be used so as not to make the damage worse. You need to have some hearing left if you want to benefit from a hearing aid.

Noise (also) gives stress and cardiovascular disease

Working in noisy surroundings can lead to hearing damage. But it can also have other consequences such as raised blood pressure, which then increases the risk of cardiovascular disease.

If you are exposed to noise that you can do nothing about, it can generate stress reactions.

The short-term effects can be irritability, fatigue, difficulty in concentrating, headaches, raised pulse rate and blood pressure. But the long-term effects can be permanently raised blood pressure and other complaints which can in time strain and damage the organism.



Bad hearing, so what?

Hard of hearing, reduced hearing, half deaf. There are many terms for somebody who does not hear so well. And many of them are associated with prejudice and the negative impression that someone looks old, or possibly slightly stupid with a hearing aid in their ear. There are many reasons for poor hearing. Age is the most common but reduced hearing can happen at any time in your life. It can also arise because of inherited or congenital factors, illness or accidents.

Finally there are still some people who get damaged hearing because of too much noise in the workplace, also aboard vessels. Generally there are two different types of hearing loss: The most serious is due to damage of the inner ear or the ear's nervous system.

Hearing damage that is due to noise in the workplace gives this type of hearing loss.

Prolonged exposure to noise of more than 80 dB simply wears down the tiny hair cells, the sensory cells that pick up sound in the inner ear and transmit it to the auditory nerve. In this case a hearing aid can help.

But a hearing aid cannot replace the lack of sensory cells and so people with this kind of hearing damage find it harder to understand speech.

Dårlig hørelse – og hvad så?

Hørehæmmet, nedsat hørelse, halvdøv. Der er mange ord for en person, der ikke hører så godt. Og mange af dem er behæftet både med fordomme og negative forestillinger om, at man ser gammel – eller måske endda lidt dum ud – med et høreapparat i øret.

Men én ting er helt sikkert; man er ikke alene om at have problemer med at høre. Det antages, at ca. 500.000 danskere har nedsat hørelse, og at mellem 250-300.000 af dem anvender høreapparat.

Der er flere årsager til, at hørelsen bliver dårlig. Alder er den mest almindelige. Faktisk opstår der et aldersbetinget høretab hos de fleste omkring 60-70 års alderen, og man regner med, at hver anden person over 75 år har nedsat hørelse.

Men nedsat hørelse kan sætte ind på alle tidspunkter i livet. Det kan også opstå på grund af arvelige eller medfødte faktorer, sygdom eller ulykke.

Endelig er der, fortsat, en del, der får høreskader på grund af for højt støjniveau på arbejdspladsen; blandt andet ude om bord i skibene.

Forskellige høretab

Det kan være svært for hørende at få en fornemmelse af det lydbillede, som hørehæmmede lever med til daglig. Dels fordi graderne af høretab er forskellige, men også fordi to personer med samme grad af hørenedsættelse, ikke hører ens.

Generelt findes der to forskellige typer høretab: For det første det høretab, der skyldes problemer i det ydre øre; lydene når ikke frem til sansecellerne i det indre øre. Øregangen kan være tilstoppet, eller der kan være sygdom i mellemøret.

Den slags høretab kan for det meste afhjælpes ret effektivt: enten ved, at årsagen til høretabet fjernes, eller med et høreapparat, som forstærker de lyde, som ellers ikke ville nå frem til det indre øre.

Nedslidt af støj

Den anden form for høretab er mere alvorlig. Det skyldes skader på det indre øre eller ørets nervesystem.

Høreskader, der skyldes støjbelastning på arbejdspladsen, giver den slags høretab. Vedvarende støjbelastning på over 80 dB nedslider simpelthen de bitte små hårceller – eller sanseceller – der i det indre øre skal opfange lyde og sende dem videre til hørenerven.

Aldersbetinget hørenedsættelse hører også til i denne kategori. Her kan et høreapparat afhjælpe problemet. Men høreapparatet kan ikke erstatte de manglende sanseceller, og derfor vil mennesker med denne form for høretab opleve forringet taleopfattelse.

Ud over den manglende lydstyrke, vil ordene flyde sammen. Man kan godt høre, at der bliver talt, men man kan have svært ved præcis at høre, hvad der bliver talt om.

“Man er ikke alene om at have problemer med at høre ...”

“Nedsat hørelse kan sætte ind på alle tidspunkter ...”

En myte

Moderne høreapparater går ikke i alarmerne, og de hylér ikke sammen med VHF'en. De er digitale og rimeligt immune over for andre elektriske apparater.

Det er vigtigt at få det rigtige apparat, der passer til din livsførelse og dit arbejde. Sørg for at få et apparat, der er bedst muligt beskyttet imod forstyrrelser fra andre elektriske apparater.

Generelt har de mindste, indvendige høreapparater den største immunitet, fordi deres ledningsforbindelser (der virker som antenne) er kortest.

Tjek din hørelse

De fleste høretab opstår gradvist, så det kan være svært at genkende symptomerne, som kan være:

- Du synes, at folk mumler, og du skal anstrenge dig for at høre, når andre taler.
- Du har svært ved at høre, når andre kalder på dig bagfra eller fra et andet lokale.
- Det er svært at følge samtalen i en større gruppe.
- Du er nødt til at skruer op for styrken på TV eller radio.
- Det er svært at høre, hvad der bliver sagt i telefonen.
- Det er svært at følge med i en samtale, når der er støj.
- Du er holdt op med at deltage i sociale aktiviteter, fordi du har svært ved at høre eller kommunikere.
- Familie, venner eller kollegaer har nævnt, at de tit må gentage, hvad de har sagt.

Du hyler, Svend!

Kaptajn med høreapparat – intet problem

Jeg har aldrig følt mig belastet af mit høreapparat, og alle har accepteret det.

Det har nok også hjulpet, at jeg ikke selv har taget det højtideligt, fortæller kaptajn Svend Robdrup Rasmussen, der på niende år får god hjælp af et høreapparat til at høre meldinger fra radioer og besætningsmedlemmer på broen af Maersk Attender.

– Når folk siger: "Du hyler Svend", har jeg mange gange spillet en lille melodi på høreapparatet ved at nærme og fjerne hånden fra apparatet.

Jeg har aldrig lagt skjul på mit høretab, men har bedt folk om at tale til min venstre side, hvis de ser, at jeg ikke har høreapparatet i øret.

Jeg synes for resten, at jeg har fået en meget fin behandling både af ørelæge og på høreklubben. Blandt andet har jeg fået lov til at beholde det gamle apparat, så jeg altid har to høreapparater med ud at sejle.

Operation ødelagde hørelsen

Svend Robdrups høretab startede for ca. 10 år siden

i forbindelse med en kræftoperation ved højre øre. Informationen fra hospitalet var, at det ikke ville gøre ondt; men han fik faktisk intet at vide om, at de i alt 28 strålebehandlinger ville beskadige trommehinden og nedsætte hørelsen på øret.

Godt et halvt år efter operationen startede Svend Robdrup i Maersk Provider, en mellemstor anchor handler.

Her sidder både radioer og spiloperatør til højre for Svend Robdrup under operation, og i løbet af et års tid måtte han skruer mere og mere op for radioen for at opfange, hvad der blev sagt fra riggen.

Men den høje radio betød samtidig, at der blev lagt en form for støjbarriere mellem Svend og maskinchefen, der normalt var ham, der kørte spillene: – Vi kom til at snakke om det en dag, og maskinchefen fortalte, at det var et problem for ham med den meget høje radio, og at jeg i øvrigt heller ikke altid svarede på hans spørgsmål.

Så da jeg kom hjem, gik jeg til den ørelæge, som havde behandlet mig under hele forløbet. Jeg fik foretaget en høreprøve, der viste, at venstre øre var rimelig normalt, mens højre øre havde kraftig nedsættelse af hørevnen. Jeg blev indstillet til en test på høreklubben, hvor jeg fik et af de små høreapparater, som sidder inde i øret.

Da strålebehandlingen vedvarende vil fortykke trommehinden, er det lille apparat nu udskiftet med et lidt større, da det var nødvendigt med større forstærkning.



Captain with a hearing aid

Captain Svend Robdrup Rasmussen has a hearing aid.

"I have never felt particularly bothered by my hearing aid and everyone accepts it. It has also probably helped that I don't take it so seriously," he says.

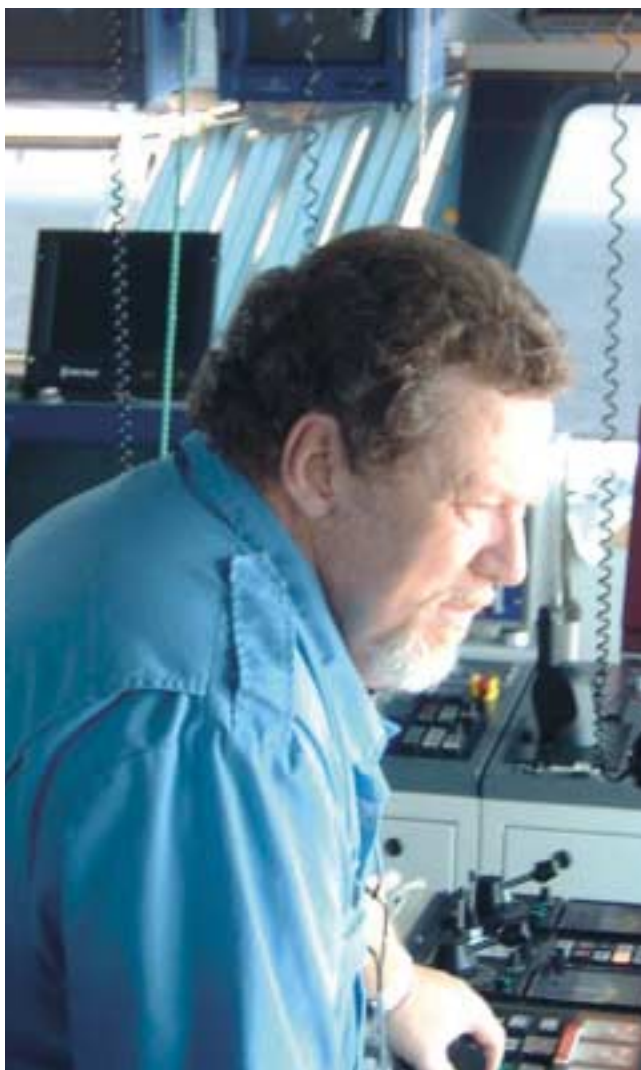
Svend Robdrup damaged his hearing from radiation treatment for cancer ten years ago.

More than six months after the operation, he started working aboard the Maersk Provider, a medium-sized anchor handler.

There the radios and winch operator were to the right of Svend Robdrup and in the course of a year, he had to turn the radio volume up more and more to catch what was being said from the rig.

But the loud radio also meant there was a kind of noise barrier between Svend and the engineer who normally operated the winches: "We happened to talk about it one day and the engineer mentioned that the very loud radio was a problem for him and that neither did I always answer his questions."

A check showed reduced hearing in his right ear which has now been fitted with a hearing aid, and that has helped the problem.



– Jeg er kolossal glad for mit høreapparat. Når jeg har det på, og det er justeret rigtigt, kan jeg næsten høre normalt. Svend Robdrup fik ødelagt hørelsen på højre øre ved strålebehandling.



People and shipping

In this journal we try to focus on some of the people in shipping, since shipping is all about people. We are starting with a portrait of an engineer who abandoned the sea to become an engineer on a small ferry in north western Denmark.

In 1968, the prospect of a well paid and responsible job got Jørn W. Madsen to study as an engineer and two years later, he landed a job with the EAC Lines.

He enjoyed five good years aboard an EAC dry cargo vessel. He saw the world and had long stays in port. But everything comes to an end. With his wife and children ashore, the land beckoned and on 21st June 1975 Jørn started as an engineer on the newly started Thyborøn-Agger ferry in north western Denmark.

It was a lovely summer day with thousands of people on the quay so it was a good start to a new chapter in his life.

It was not a conscious decision or the result of a well considered career change that the ferry became the last stop in Jørn's career but that is what happened. Because as he says 29 years on, "Why move when things are as good as they are?"

"I value my freedom and I cannot imagine living elsewhere than in Thy. I have lived here all my life and play an active part in the local community. That is probably why I have stayed here and never considered looking for another job.

Han sætter sin frihed højt

"ØK's flåde behøver til stadighed ca. 230 maskinmestre til disposition foruden ca. 80 – 90 juniormaskinmestre. Ansættelses- og avancementsmulighederne for interesserede unge mænd, der møder med de rigtige kvalifikationer, er således særdeles gode. Med en god teoretisk og håndværksmæssig uddannelse samt i øvrigt gode karakteregenskaber vil en ung mand hurtigt opnå en ansvarsfuld, interessant og vellønnet lederstilling."

Ovenstående er hentet fra en rekrutteringspjece fra ØK i 60'erne, og den var med til at lokke Jørn W. Madsen til søs.

En ansvarsfuld, interessant og vellønnet stilling! Det lød besnærende i en ung automekanikers ører, så han uddannede sig til maskinmester i Ålborg. Han var færdig i 1970, og som reklameteksten antyder, "så stod rederierne på nakken af hinanden for at hyre os".

Og Jørn blev ikke skuffet. Det blev til fem gode år i ØK's tørlastskibe. Verden blev set og oplevet på

langvarige havneophold. Efter tre år var konen endda med på en tre måneders tur jorden rundt. Hva' kan man forlange mere.

Thyborøn-Agger

Men alt har en ende. Hustru og børn trak mod land, og den 21. juni 1975 stævnede Jørn ud som maskinpasser på den nystartede Thyborøn-Agger Overfart.

8 – 10 minutter varer overfarten, men for lokalbefolkningen var der tale om et kæmpe fremskridt, som forkortede transporttiden mellem landsdelene betydeligt. – Det var årets første sommerdag med høj sol fra en skyfri himmel. En rigtig festdag med 7 – 8.000 mennesker i de to havne og gratis overfart, husker Jørn.

– Statsminister Anker Jørgensen klippede snoren og var i sin store ministerbil med på den første tur og måtte lægge ører til buh- og tilråb som "Ud med Anker – smid Anker ud" – og det var nok ikke humoristisk ment.

Trods det var det en god dag. En god begyndelse på et nyt kapitel i Jørns liv – men måske et stykke vej

Mennesket i søfart

Søfart handler om mennesker. Om mennesker der har valgt søfart som erhverv. I SøSikker vil vi forsøge at sætte fokus på nogle af disse mange mennesker. Fortælle om deres liv med og i søfart - den gode og måske usædvanlige historie om mennesket og dets liv med søfart. Kender du en, så giv os et tip på info@seahealth.dk

fra det ansvarsfulde, interessante og vellønnede.

Sidste stop

Det var ikke bevidst – eller resultat af en velovervejet karriereplanlægning, at overfarten blev sidste stop i Jørns karriere, men sådan kom det til at gå, for "hvorfor dog flytte sig, når man har det godt, hvor man er", konstaterer han 29 år senere.

– Jeg sætter stor pris på min frihed, og jeg kan ikke forestille mig at bo andre steder end i Thy. Her har jeg boet hele mit liv og er en aktiv del af lokalsamfundet i Vestervig – kendt for den største landsbykirke i Danmark.

– Derfor er jeg nok blevet hængende og har aldrig overvejet at søge andet job.

Kedeligt, næh

200.000 gange frem og tilbage er det blevet til i de 29 år. Sådan cirka, og det ta'r små 10 minutter hver gang.

Lyder det kedeligt? Det er det bestemt ikke, forsikrer Jørn.

Vind og vejr. Sol og regn. Årstidernes skiften. Aldrig to ens dage. Hjemmebag til kaffen og en snak med bekendte på rejse. Med 60 års lokalkendskab kender man "Gud og hver mand". Nej, kedeligt. Det er det sandelig ikke.



Jørn W. Madsen – fravalgte verdenshavene og er nu på 30. år maskinpasser på Thyborøn-Agger Overfarten.



Med Thy i ryggen ankommer M/F Kanalen til færgelejet i Thyborøn på en smuk septemberdag, hvor det ikke er svært at forstå, hvorfor Jørn W. Madsen er blevet på ruten i snart 30 år.

Det er frit. Man er næsten sin egen herre. Her er højt til himlen – og når man nu har set verden og ved, at den er større end Thy, så er der jo ingen grund til udlængsel.

Okay. Det kan være lidt træls på en kold og blæsende frostdag, og strømmen her tæt på Nissum Fjords udmundning i Vesterhavet kan da også være så lumsk og drillende, at M/F Kanalen driver på en sandbanke og sidder fast i 14 timer.

Det er heldigvis undtagelsen – og bagefter til at grine af, men vi befinder os i en del af landet, hvor en stærk blæst i løbet af få minutter kan vokse til orkanagtig styrke og strømmen vokse til 4-5 knob – og så er det såmænd ikke så kedeligt! – Nej. Jeg er en glad mand, erkender Jørn.

En sorgens dag

Der var dog en dag i 2001, hvor han ikke var så glad. Hans trofaste ven gennem 26 år, skibets motor, en Alpha 404 – 26VO med 440 HK ved 413 o/m, skulle skiftes ud.

Det var en sorgens dag, og selv om det lyder drivende sentimentalt, så følte Jørn

det som om, man rev hjertet ud af båden, da spillet trak den 12 tons tunge motor op på dækket og fjernede den.

Efter 756.000 overfarer og 907.000 sømil – ca. 42 gange rundt om jorden ved Ækvator – var olieforbruget blevet for stort for ejerne, Sydthy, Harboøre og Thyborøn kommuner.

Aldrig en eneste gang svigtede den gamle Alpha, og den blev da heller ikke kasseret. Efter en grundig renovering blev den sejlet til Grønland, hvor den nu sidder i M/S H. J. Rink, der er Rigsombudsmandens rejsebåd i Nuuk.

M/F kanalen fik i stedet en Scania motor, som endnu ikke har fundet samme plads i Jørns hjerte. Måske fordi den med sine 1800 omdrejninger er langt mere støjende end den gamle sindige Alpha.

På land

Men også Scania'en er en trofast drivkraft, når mennesker og maskiner skal krydse det smalle farvand, der ser ud, som da Jørn første gang startede Alpha'en i 1975.

Kun én ting er forandret. Der er kommet et nyt træ i

den danske skov, vindmøllen, som maser sig ind på nethinden fra alle verdenshjørner. Det irriterer Jørns øjne – men de har også betydet, at Sydthy Kommune er den eneste kommune i Dronningeriget med overskud på el-balancen, fortæller Jørn, inden han starter sin 4-hjulstrækker og kører hjem til sit hus fra 1830 i Vestervig.



Et billede fra sorgens dag, som Jørn W. Madsen kalder dagen, hvor han tog afsked med den gamle Alpha efter 26 års "venskab".

Her bruger sømanden fritiden og fritiden, hvis han da ikke er ved havet for at samle rav eller er i gang i møllelauget, der driver en af egnens turistattraktioner, en velholdt hollandsk mølle, hvor vingerne snurrer men aldrig kommer ud af stedet.

The 29 years mean a total of 200,000 trips back and forth, approximately that is, and each trip is under ten minutes.

Does that sound boring?

"Definitely not," says Jørn. Wind and weather. Sun and rain. The changing seasons. Never two days alike. Home baked goodies for coffee and a chat with friends on the trip. With 60 years' local knowledge, he knows them all.

Boring? No, absolutely not.

"It is a free life. You are almost your own master. Here the sky is high, even when you have seen the world and know it is bigger than Thy. There is no reason for longings. No, I am a happy man," acknowledges Jørn.

His faithful companion throughout the 26 years, the engine of the ferry, had to be replaced.

It was a sad day and even though it sounds very sentimental, he felt as if they had ripped the heart out of the ferry when the winch lifted the 12 ton Alpha engine aloft and removed it.

After 756,000 crossings and 907,000 nautical miles, about 42 times round the world at the equator, it was using too much oil.

After thorough renovation it was sailed to Greenland where it is now installed in the M/S H.J.Rink, the state ombudsman's boat in Nuuk, so the old Alpha is still going strong!



Regular places for roll call

Aboard the Uni-Tanker vessel, MT Euro Swan, they have solved the problem of quickly checking whether everyone is there when mustering.

The problem of not knowing was being discussed once when reviewing a drill and mustering on the FF boat. One of the Filipino crew suggested having numbers on the deck and that each crew member should stand by his number. That would quickly show whether anyone was missing and in which case, who.

It was also suggested that a mustering roll should be made for boarding the FF boat in line with their places in the boat, so the person farthest in should board first, etc.

The idea was so obviously good that small yellow circles with numbers have now been painted at the mustering station so everybody has their regular place and it has proved a good help. It is quick and easy to see if anyone is missing so a search can immediately be made. Boarding the FF boat by crew number has also been implemented with the same results – better, faster mustering and preparations for launching the FF boat. "So we are passing the idea on to everyone else," says Søren Bøge of the Danish Maritime Occupational Health Service.

Faste pladser ved mønstring



Søren Bøge fra Arbejdsmiljørådet var i begyndelsen af september på medsejlads med MT Euro Swan fra rederiet Uni-Tankers fra La Coruna til Donges.

Han undrede sig over en række nummererede gule cirkler på dækket ved mønstringsstationen. De viste sig at repræsentere løsningen på et ofte diskuteret problem, nemlig hvordan man skaber et hurtigt overblik over, om alle er mødt ved en mønstring. Alle søfolk ved, det er vigtigt, at man hurtigt kan samle folk til en mønstring – og at man hurtigt får overblik over, om alle er mødt.

Netop det emne – det manglende overblik – var på et tidspunkt igen oppe til

diskussion ved evalueringen af en bådøvelse med mønstring i FF-båden om bord på MT Euro Swan.

Der var ind i mellem lidt forvirring om, hvem der manglede ved mønstringen. Mandskabslisten var ikke altid medbragt, og selv med den i hånden, så tager det lidt tid, før man får overblik over, om alle er mødt.

Et af de filippinske besætningsmedlemmer foreslog derfor, at der blev skrevet numre på dækket, hvor hvert besætningsmedlem stillede sig efter sit skibsnummer. Dermed ville man hurtigt få overblik over, om der manglede nogen og i givet fald hvem. Samtidig blev det foreslået at

udarbejde en mønstringsrulle for entringen af FF-båden i henhold til pladserne i båden, så den, der skal længst ind i båden, kommer først om bord osv.

Ideen var så indlysende god, at der på muster stationen nu er malet små gule cirkler med numre på (se foto), så alle har "faste pladser", og det har vist sig at fremme overblikket. Det er jo hurtigt og nemt at se, om der mangler nogen, så en eftersøgning straks kan sættes i gang.

Entringen af FF-båden i henhold til besætningens plads i båden er også implementeret med samme resultat, som er hurtig og bedre mønstring samt klargøring for udsætning af FF-båd.

– Det fungerer bare rigtig godt, fortæller kaptajn Gert Christensen og overstyrmand Diana Peters Hegner.

De glæder sig også over, at det var en af filippinerne, der kom med ideen, idet de ofte beskyldes for ikke at deltage i sikkerhedsdebatten.

– Når de så gør det, er det et tegn på, at også de tænker i sikkerhedskultur, selv om de ofte beskyldes for ikke at gøre det, påpeger de.

– Ideen med nummereringen er hermed givet videre til alle andre, siger Søren Bøge.

Psykisk arbejdsmiljø II

Den 17. – 18. november (uge 47) holder vi kursus i psykisk arbejdsmiljø II på Hotel Storebælt i Nyborg.

Langt de fleste af os har et godt psykisk arbejdsmiljø. Vi trives med vore arbejds-kolleger og stimuleres positivt af vort arbejde. Fra tid til anden har vi brug for at "justere lidt på hinanden" eller få talt ud om personlige ting fra hverdagen. For nogen

er det en svær opgave, som de helst undgår. Det er med udgangspunkt i den problemstilling, at Søfartens Arbejdsmiljøråd nu arrangerer kursus i psykisk arbejdsmiljø II. Målet er at give deltagerne en indføring i begrebet psykisk arbejdsmiljø, og at introducere forskellige former for konflikthåndterings- og kommunikationsværktøjer for derigennem ruste deltagerne til bedre at kunne forstå

og tackle arbejdsmiljøpåvirkninger af psykisk karakter. Deltagerprisen er kr. 1.950,- ekskl. moms pr. person inkl. undervisning og kursusmaterialer, ophold og fortæring.

Tilmelding: Ring eller send en mail til Ole Teller i Søfartens Arbejdsmiljøråd, tlf. 33 11 18 33, mail: info@seahealth.dk Tilmeldingsfrist: 18. oktober.