



ISSN 1395-7414

# Sø Sikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## Blood tests – why so?

Should I lie or should I answer correctly and then risk an endorsement on the ship's report sheet?

That is a dilemma regularly faced by Danish seamen aboard chemical tankers. And when you have been brought up as a Christian and to observe the Ten Commandments and that you should not tell a lie, it may call for a little extra something to get a falsehood past your lips.

We all prefer to stick to the truth – or do we?

Master Gert Christensen, Uni-Tankers, does not have sleepless nights about the little lie he regularly tells at vettings. A lie he tells when asked whether he has had a blood test during the past two years. He has not had one.

As we know, the regular health checks which Danish seamen have to have to get their certificates renewed do not include blood tests since in Denmark we feel that there is no point in taking them. They reveal nothing about the physical working environment.

Gert Christensen is well aware of this but it irritates him and his colleagues that they have answer the question without knowing why it is there.

*Continued next page*

## Blodprøve – hvorfor det?

### Søfolk undrer sig over spørgsmål om blodprøver ved vettings

Skal jeg lyve, eller skal jeg svare korrekt og dermed risikere en anmærkning i skibets "karakterbog"?

Det er det dilemma, som danske søfolk på kemikalietankere jævnligt er i, og når man er opdraget i den kristne tro og med i sin åndelige bagage bærer de Ti Buds budskab om, "at man ikke må lyve", så kan det være en lille overvindelse at få en løgn over sine læber.

Vi har det jo alle bedst med at holde os til sandheden – eller?

Skibsfører Gert Christensen, Uni-Tankers, ligger ikke søvnløs over den lille løgn, som han jævnligt afleverer ved vettings. Løgner kommer, når han bliver spurgt, om han inden for de seneste to år har fået taget en blodprøve. Det har han ikke.

Den jævnlige helbreds-kontrol, som danske søfolk underkastes for at få fornyet sundhedsbeviset, indeholder som bekendt ingen blodprøver, fordi vi i Danmark skønner, at sådan en blodprøve er uden værdi. Den vil ikke afsløre en pind om sandsynligheden for at få kræft.

Det ved Gert Christensen godt, men det irriterer ham og hans kollegaer, at de skal besvare spørgsmålet uden at vide, hvorfor det bliver stillet.

Forklaringen på spørgsmålet ligger ifølge sekretariatschef Morten Vinter, Søfartens Arbejdsmiljøråd, i kulturelle forskelligheder.

– Ønsket om blodprøven stammer fra udlandet, hvor de ikke har tradition for et familielægesystem, som vi har i Danmark. I udlandet er det mere almindeligt, at arbejdspladsen tager vare om medarbejderne. Sundhedstjek og -kontroller er relateret til arbejdspladsen, og det er formentlig årsagen til, at spørgsmålet har sneget sig ind ved vettings på kemikalietankere, mener Morten Vinter.

– Vores anbefaling er, at søfolkene svarer ja til spørgsmålet om blodprøve. Vi mener, at helbreds-kontrollen i Danmark er tilstrækkelig god, og det sagtens kan forsvares moralsk at svare ja, hvis alternativet er, at skibet får

en anmærkning, anbefaler han.

Altså ingen grund til dårlig samvittighed – og heller ingen grund til nervøsitet, fordi de danske sundhedsmyndigheder ikke tager en blodprøve.

*Skibsfører Gert Christensen er ikke den eneste danske sømand, der undrer sig over at blive spurgt om blodprøver ved vettings, fordi blodprøven kan ikke fortælle noget om arbejdsmiljøet eller sømandens helbred. Foto: Søfartens Arbejdsmiljøråd*





# Det Sejlene Menneske

Der har været fuld damp på søfarten i 2004, og både aktiekurser og medier peger på stor indtjening for erhvervet. I bestræbelserne på kommerciel succes stiger presset på rederier og skibe år for år. Det betyder formentlig, at tempoet om bord har været højere end nogensinde. Men også på rederikontorerne rapporteres om voksende stress-belastning. Sen fyraften og opkobling døgnet rundt er blevet normen for entusiastiske medarbejdere til søs og til lands. Hvor længe kan mennesker klare, at buen spændes, før strengen springer? Er der advarselsskilt, der lyser, men negligeres de i den gode sags tjeneste? Er f.eks. sygdom og familiære problemer hyppigere i søfarten end i landerhvervene? Er belastningen i søfarten en trussel for sundheden? Eller er 1:1 ordningen tværtimod den sikkerheds-ventil, der giver sømanden overskud til at klare tilværelsens mange udfordringer?

Spørgsmålene er mange, svarene indtil videre få. I dagens hæsblæsende tempo finder få tid til at reflektere herover. Nogle vil måske kalde det utidig indblanding, når nu det går så godt? Men det er jo i medgangen, man har overskud til at se det hele lidt fra oven. Søfartens Arbejdsmiljøråd ser det derfor som sin opgave at spørge: Hvordan står det til på det menneskelige plan? Kan vi være trygge ved udviklingen og udsigten for de kommende år? Eller skal kursen korrigeres, mens tid er? Til det formål vil vi i 2005 sætte fokus på Det Sejlene Menneske – og hans bagland i rederierne og familien. Vi kigger på hans glæder og sorger, men også på de muligheder og trusler, der skabes omkring ham. Det samler vi sammen til den årlige temadag, der afholdes den 4. marts i København. For at stille skarpe spørgsmål og få rigtige svar. Ikke for at pege fingre. Men for at tage pulsen på den sømand, der efter vor opfattelse er så afgørende for dansk søfarts fortsatte vækst.

*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 ofset 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, erhvervs sygdomme og nedslidning. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.*

## Fribilletter til 4. marts

### Fredag 4. marts 2005 holder Søfartens Arbejdsmiljøråd sin årlige temadag i København

Som nævnt ovenfor vil vi næste år sætte fokus på Det Sejlene Menneske som den væsentlige resurse, der er med til at holde dansk søfart oppe i superligaen. Hvad er det gode ved at være sømand i dag, og hvad skal gøres bedre, hvis vi også i fremtiden vil opretholde søfarten som attraktiv arbejdsplads? Målet er ikke en monoton klagesang, men gerne en konstruktiv kritik, hvis der er behov for at ændre rammerne for Det Sejlene Menneske. Vi påregner at se repræsentanter for alle dele af erhvervet til denne temadag. Men vi vil naturligvis sikre os, at også aktive søfolk deltager i debatten. Derfor udbyder vi hermed et antal fribilletter til

de søfolk, der er hjemme den 4. marts. Betingelsen er, at du vil fortælle os, hvad der efter din opfattelse er godt ved at sejle i dag, og hvad du kunne ønske ændret til det bedre? Send os en mail med navn og adresse (så vi kan sende dig en fribillet). Fortæl os din mening om styrker og svagheder omkring det at være sømand. Fortæl os gerne din stilling og alder, samt hvor du nu sejler, så vi kan se, hvor dine erfaringer stammer fra. Vi kan garantere dig anonymitet omkring din besvarelse, som alene vil indgå som materiale i tilrettelæggelsen af en vellykket temadag. Vi glæder os til at høre fra dig på info@seahealth.dk

According to Dr Morten Vinter who heads up the Danish Maritime Occupational Health Service, the explanation for the question comes from cultural differences.

"Wanting blood tests comes from abroad where they do not have the traditional family doctor system that we have in Denmark.

Abroad, it is more common for employers to be responsible for this kind of thing. Health tests and checks relate to the workplace and that is probably the reason for the question sneaking into vettings for chemical tankers," feels Morten Vinter.

"We recommend that seamen say yes to the question about blood tests.

We feel that our checks in Denmark are sufficiently good and morally speaking, one can perfectly well say yes if the alternative is for the vessel to get an endorsement," he says.

So no reason for a bad conscience and also no reason for nervousness because the Danish authorities do not take blood tests.



## A "wine box" for chemicals

If you have ever opened the packaging of a wine box, you will know that it contains an airtight bag or balloon where the wine is stored under vacuum so that it does not lose taste or bouquet or evaporate through the packaging.

If this principle could be transferred to chemical tankers and freighters by way of so called Vacu-Big-Bags with chemicals being transported under vacuum in the vessel's tanks, it could prevent evaporation of volatile organic compounds, VOCs. These substances are, or can be, carcinogenic. They can also cause environmental damage.

"It would also be a much cheaper solution when setting up facilities in ports and aboard vessels to prevent evaporation when loading and discharging chemicals," thinks Hans Henrik Knudsen who got the idea. He is a chemical engineer and researcher at IPU, (Institute for Product Development) at Denmark's Technical University.

He predicts that international environmental requirements for transporting chemicals will become stricter in future. It is not impossible that standards will be imposed for VOC emissions at sea just as there are ashore. So he thinks that there will be an increasing call for methods of transport that are environmentally safer because of the environment in general but also because of the seamen and dockers involved in transport.

Since the spread of VOC emissions is not without consequences for the working and general environment, we may be faced with a major

*Continued next page*



Hans Henrik Knudsen mener, det er mere end en tanke værd at få undersøgt, om der kan produceres store "balloner" til kemikalietransport i lighed med de balloner, der er i vinkartoner. Er det muligt, kan det løse to problemer på en gang, nemlig både afdampning til det omgivende miljø og søfolkenes arbejdsmiljø. Foto: Søfartens Arbejdsmiljøråd.

# “Vinballon” til kemien

## Vild idé – eller et columbusæg, der kan stoppe emissioner fra kemikalier

Har du nogensinde revet Hemballagen til en karton papvin itu, så vil du vide, at den indeholder en lufttæt pose – eller ballon – hvori vinen opbevares under vakuum, så den ikke mister smag og aroma eller fordamper gennem emballagen.

Kan det princip overføres til produkt- og kemikalietankskibe i form af såkaldte Vacu-Big-Bags, hvori kemikalierne transporteres under vakuum i skibenes tanke, vil det forhindre afdampning af flygtige organiske stoffer, VOC – Volatile Organic Compounds, fra kemikalierne. Der er tale om stoffer, som er – eller kan være – kræftfremkaldende, ligesom de kan være årsag til skader på det omgivende miljø.

– Det vil desuden være en langt billigere løsning i forhold til at etablere anlæg på havne og skibe for at forhindre afdampning under lastning og losning, vurderer

kemiingenør Hans Henrik Knudsen, der har fået ideen.

Hans Henrik Knudsen er forsker på IPU – Institutet for Produktudvikling på Danmarks Tekniske Universitet.

### Stigende miljøkrav

Han forudsiger, at de internationale miljøkrav til kemikalietransport vil stige i fremtiden. F.eks. er det ikke utænkeligt, at der bliver fastsat krav for VOC-emission i skibsfart præcis som på landjorden.

Derfor tror han, at behovet for en mere miljøsikker transportmetode vil stige. Både af hensyn til det ydre miljø og af hensyn til de søfolk og havnearbejdere, der er involveret i transporten.

### Problemet

– Der findes ingen eksakte tal for transport af produkter og kemikalier i produkttankskibe og kemikalietankere

– og vi ved således heller ikke, hvor store emissionerne er herfra. Men om olietankere ved vi, at på årsbasis transporteres ca. 2 mia. tons råolie, hvorfra der årligt gennem VOC-afdampning forsvinder ca. 3 mio. tons ud i miljøet – eller omkring 120 gange så meget, som der går tabt ved de spektakulære havarier. Herudover udledes ukendte mængder af kemikalier og olierester med spildevandet fra tankrensning og ballasttanke.

– Et foreløbigt skøn over størrelsen af VOC-emissioner fra produkt- og kemikalietankskibe er, at de er af samme størrelsesorden som fra olietankskibe. Produkt- og kemikalietankskibene laster godt nok mindre, og de stoffer, der håndteres, er af sammenlignelig flygtighed – men losse- og lastehyppigheden er tilsvarende større.

*Fortsættes næste side*

problem. In the EU, VOC emissions ashore are strictly regulated but there are no requirements for shipping and so there is also no overview of the extent or possible impact of seaborne VOC emissions.

"When transporting liquids in giant Vacu-Big-Bags, there would be no free surfaces from which VOCs could evaporate. This would mean no losses when loading, discharging or transport which would benefit the working and general environments. Vacu-Big-Bags would also make tank flushing superfluous which would also benefit the working environment. It would also eliminate the problem of getting rid of contaminated water."

"From an occupational health point of view, there would be fewer days of sick leave, calculated at 15 man-years annually for the Danish fleet of product and chemical tankers which employ 2000 seamen. Hans Henrik Knudsen has calculated the financial benefits of using Vacu-Big-Bags at approximately DKK 170,000 for an average size product or chemical tanker compared to using vapour return systems, VOC control plant and taking into account cargo losses. Then there are a whole series of other savings and gains from using Vacu-Big-Bags such as cargo salvage and clearing up after major accidents.

Hans Henrik Knudsen has summarized his Vacu-Big-Bag concept in a report which he has passed to the Danish Maritime Authority and Maritime Occupational Health Service for comment.

– Da spredningen af VOC-dampene ikke sker uden konsekvenser for arbejdsmiljøet og det omgivende ydre miljø, kan vi altså stå med et stort problem – oven i købet opererer produkt- og kemikalietankskibene mere kystnært end olietankskibene, hvorfor man kan befrygte, at effekterne af VOC-emissioner fra de førstnævnte har alvorligere konsekvenser end emissioner fra de sidstnævnte.

### Overhyppighed af kræft

Hans Henrik Knudsen henviser i den forbindelse til finske og svenske undersøgelser, der antyder en overhyppighed af visse kræftformer blandt søfolk på tankskibe. En overhyppighed der ikke kan findes blandt søfolk på tørlastskibe.

Han peger desuden på, at VOC-emissionerne spredes fra havnene over land, hvor de omsættes til jordnær ozon, der er årsag til miljøproblemer og er skadeligt for både mennesker, dyr og planter.

### EU-målsætning

På landjorden – i EU – er VOC-emissioner stærkt reguleret, men der er ingen krav til skibsfarten, og således heller ikke noget overblik over omfang eller mulige konsekvenser af VOC-emissioner herfra.

I EU's 6. miljøprogram, der er gældende nu, er det Kommissionens mål at nedbringe skibes VOC-emissioner, hvor de bidrager til jordnær ozon, der skader menneskers sundhed og vegetationen, men der er pt. intet konkret forslag.

Målsætningen omfatter ikke VOC-emissionens betydning for arbejdsmiljøet.

### Vacu-Big-Bag's fordele

– Ved transport af flydende gods i store Vacu-Big-Bag's vil der ikke være nogen frie overflader, hvorfra VOC'erne kan afdampe. Der vil således ikke ske lasttab ved lastning, losning og transport til gavn for både arbejdsmiljø og ydre miljø. – Vacu-Big-Bags vil desuden overflødig gøre rensning af tankene, hvilket også er en arbejdsmiljømæssig gevinst. Samtidig vil det eliminere problemet med at bortskaffe forurenede vaskevand.

### Miljøfordele

Det er skønnet, at den miljø-mæssige gevinst alene i Danmark vil beløbe sig til et mindre VOC-udslip på 35.000 tons pr. år, svarende til over 30% af det danske VOC-emissionsloft, ligesom det vil blive muligt at reducere de negative virkninger på havmiljøet betydeligt. – Arbejdsmiljø-mæssigt vil gevinsten blive færre sygedage – på årsbasis beregnet til 15 mandår pr. år i den danske flåde af produkt-

og kemikalietankskibe, der beskæftiger ca. 2000 sømænd.

### Økonomisk gevinst

Hans Henrik Knudsen har beregnet den økonomiske gevinst ved at bruge Vacu-Big-Bags til ca. 170.000 kr. pr. tank i et produkt- eller kemikalietankskib af gennemsnitlig størrelse i forhold til at etablere vapour return systemer, anlæg til bekæmpelse af VOC og tab af last.

Herudover kommer en række andre besparelser og gevinster ved anvendelsen af Vacu-Big-Bag'en, f.eks. ved bjærgning af lasten og oprydning efter et havari.

### Sendt til Søfartsstyrelsen

Hans Henrik Knudsen har sammenfattet sin idé om Vacu-Big-Bags i en rapport, som han har sendt til udtalelse i Søfartsstyrelsen og i Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Instituttet for Produktudvikling har uden held forsøgt at udtage patent på ideen, men har fundet en interesseret producent.

– EU-Kommissionen opfordrer jo til, at der udvikles projekter, som kan demonstrere lavemissions-skibsteknologier, og det er bl.a. i det lys min henvendelse til Søfartsstyrelsen og Søfartens Arbejdsmiljøråd skal ses. Tanken er at søge EU-penge til gennemførelse af et projekt,

der kan bringe ideen fra papir over i skibsfarten, siger Hans Henrik Knudsen.



# Målet er at skabe gode ambassadører

## Martec i Frederikshavn slipper §16-kursisterne løs på Læsø-færgen – med succes

**V**i mener, at tværfagligheden er vigtig – også på kurserne, fordi sådan er hverdagen til søs jo. Derfor kommer kursisterne hurtigt ud i grupper, hvor vi lærere er observatører og konsulenter for at formidle debatten, og det har vi faktisk god succes med, fortæller Svend Aage Jensen og Frank B. Nielsen.

Med en fortid som henholdsvis maskinmester og navigatør er de lærere på Martec – men også konsulenter på skolens § 16-kurser, der kom til sidste år, da søfartsskolerne fik mulighed for at udbyde disse kurser.

– Den klassiske lærerrolle og de løftede pegefingre er afskaffet. Kursisterne skal udfordres og aktiveres, og det bliver de i grupper, hvor den sociale del af processen også er vigtig. Man skal indse, at der er andre synspunkter end sin egen faggruppes, og derfor er det værdifuldt, at både menige og officerer er på samme kursus.

– Vores målsætning er jo at skabe gode ambassadører for sikkerhed og sundhed, og det forudsætter, at alle om bord trækker samme vej – og at vi er i stand til at afdramatisere papirmængderne i forbindelse med arbejdsmiljø.

### Positiv skipper

God succes har Martec også med at kombinere teori og praktik. På tredjedagen af 3 dages kurset sejler kursisterne en tur med Frederikshavn-Læsø overfarten for at give dem mulighed for at prøve teorierne af og tale med søfolkene på overfarten.



*Svend Aage Jensen (t.h.) og Frank Nielsen er enige: – Tværfagligheden er vigtig på kurserne for at skabe gode ambassadører for sikkerhed og sundhed til søs.*

Det er der udelukkende kommet positive reaktioner ud af. Også fra besætningen.

Skibsfører Peter Møller og vedligeholdelseschef



*Skibsfører Peter Møller og vedligeholdelseschef Lai Mortensen er glade for samarbejdet med Martec og kursisterne.*

Lai Mortensen er således glade for at blive set efter i 'sikkerhedsskoene' med jævne mellemrum.

Peter Møller: – Vi har i forvejen en god sikkerhedskultur. Alle faggrupper er repræsenteret i sikkerhedsudvalget, der også fungerer som støtteled for skipperen.

– Vi har udvidet udvalgets kompetencer til også at omfatte passagersikkerhed og ISM-koden, så vi får samlet alle opgaver under samme hat.

– Det fungerer godt, men derfor er vi da alligevel glade for samarbejdet med Martec.

– Det er udmærket at blive konfronteret med sine holdninger og spurgt, hvorfor vi gør tingene, som vi gør, erkender Peter Møller.



## Good ambassadors

**W**e feel that cross-skilling is important – also on training courses because that is how life is at sea. So we quickly send trainees out in teams with us instructors there as observers and advisers to act as moderators in discussions. We have had great success with it, say Svend Aage Jensen and Frank B. Nielsen.

They are instructors at Martec – the Engineering Academy – consultants for the academy's §16 courses which started last year when it became possible for maritime training schools to offer these courses.

"Trainees need to be challenged and activated, as indeed they are in teams where the social part of the process is also important. They have to learn that there are other points of view than those of their own profession so it is valuable that officers and ratings attend the same course.

Our aim is to create good ambassadors for health and safety which requires every one aboard to pull in the same direction. Martec has been successful in combining theory and practice. On the final day of the three day course, they take a trip with the Frederikshavn-Læsø ferry to give them the chance to try out the theory and talk to the seamen aboard.

Skipper Peter Møller are glad to have regular safety inspections.

"We already have a good safety culture, but it's a good thing to be confronted with your own attitudes and be asked why we do the things that we do," admits Peter Møller.



## Everyone is equal

**S**ocial and professional boundaries disappear when t-shirts and jeans replace boiler suits and rank badges, and it makes for much better, more equal discussions. Everybody gets a chance to speak. Trainees Mark Philipsen and Jens Busch and First Officer Kristoffer Lakjer agree that gathering all the different trades on the same safety course is a good idea.

"Here none of us is in authority and we get to see how people from other backgrounds feel about occupational health and safety. It's really good." The three of them had joined on a three day \$16 safety course at Martec in Frederikshavn in November.

On the third day, after two tough days of theory on the school bench, they escaped from the paragraphs and were let loose on the Frederikshavn-Læsø Ferry to put the theory into practice.

"It's a good idea to combine theory and practice this way," was the comment from the three trainees who joined the other six trainees in checking the noise level in the engine room, checking out the catering facilities and asking the six crew about the mental working environment. Back at the Academy, they discuss the answers and measurements and draw up a report, a copy of which goes to the ferry owners.

Kristoffer Lakjer: "I feel better equipped to take responsibility for health and safety now. The rules have been explained and it will be easier for me to get safety properly set up.

Mark Philipsen: "I can see the balance between theory

# Her har ingen striber på skuldrene

## Godt at kombinere teori med praksis, mener kursisterne



Mark i gang med støjmåleren, mens Jens noterer, og Kristoffer kontrollerer, om støjniveauet er højere end tilladeligt.

**D**e sociale og faglige skel er udlignet, når kedel-dragten og striberne på skuldrene er skiftet ud med t-shirts og cowboybukser, og det giver en langt bedre og mere ligeværdig diskussion. Alle kommer til orde.

Skibsassistenterne Mark Philipsen og Jens Busch samt overstyrmand Kristoffer Lakjer er enige om, at det er en god idé at samle alle faggrupper på samme sikkerhedskursus. – Her er ingen af os autoritet, og vi får et indblik i, hvordan de andre faggrupper ser på sikkerheds- og arbejdsmiljøopgaverne. Det er rigtig godt.

### Teorien bliver til praksis

De tre var sammen med fem andre fra Mærsk

Supply og en enkelt coasterskipper samlet til et tre dages § 16-sikkerhedskursus på Martec i Frederikshavn i november.

På tredjedagen var de efter to teoretisk hårde dage på skolebænken sluppet fri af paragrafferne og 'sluppet løs' på Frederikshavn-Læsø Overfarten for at afprøve teorien i praksis.

– En god idé at kombinere teori og praksis på denne måde, lyder kommentaren fra de tre kursister, som sammen med de andre seks støjmåler i maskinen, undersøger arbejdsforholdene i catering og spørger ind til det psykiske arbejdsmiljø i den seks mand store driftsbesætning. Udover de seks er der kabysbesætningen, hvis størrelse gradueres

efter passagertallet. Hjemme på skolen bliver svarene og målingerne taget op til debat, og der udarbejdes en rapport, som også redieriet får et eksemplar af.

### Sammenhæng og design

Kristoffer Lakjer: – Jeg føler mig bedre rustet til at tage ansvaret for sikkerhed og sundhed nu.

– Reglerne er blevet gjort klare, og det bliver nemmere for mig at anlægge en sikkerhedsstil.

– Det er jo ledelsen, der skal gå foran med det gode eksempel. Det teoretiske grundlag for dialogen med sikkerhedsrepræsentanten er ligeledes sat på plads. Mark Philipsen: – Jeg kan bedre se sammenhængen mellem teorien og den praktiske hverdag på skibet nu.

*Fortsættes næste side*



Inden kursisterne bliver sluppet løs på skibet, får de en kort briefing af vedligeholdelseschef Lai Mortensen (t.h.) og Svend Aage Jensen.

Jens Busch: – Vi unge søfolk er bedre til at passe på os selv end generationen før os. Det er blevet smart at være sikkerhedsminded.

Mark Philipsen: – Sikkerhedsudstyret er også blevet mere smart. Det er måske en lille ting, men designet af sikkerhedsudstyret spiller faktisk en stor rolle. Ligner man – jeg ved ikke hvad – når man ta'r sikkerheds-

brillerne på, så bliver de måske ikke brugt!

Kristoffer Lakjer: – Jeg har også indset værdien af at bryde rutiner og vaner ved de regelmæssige sikkerhedsøvelser. Det er jo noget, vi prøver igen og igen, men det er muligt at finde nye indgangsvinkler og ideer for at bryde rutinerne og dermed reducere risikoen for uheld og ulykker.

### Fælles ansvar

Alle tre peger på nødvendigheden af, at den enkelte selv tænker over sine handlinger og tager et medansvar for sine kollegaer for at højne sikkerhedsniveauet.

– Og så skal vi tale pænt til hinanden. I en verden på 10 personer går det ikke at tale grimt til eller om hinanden, påpeger de om indgangsvinklen til at skabe et godt psykisk arbejdsmiljø.

## Åh nej, bland jer ikke i vores livsstil

### 60-årig sømand er godt træt af alle de gode råd

Hvis Søfartens Arbejdsmiljøråd og andre velmenende organisationer brugte lige så meget tid og energi på at løse problemet med pirateri, som de bruger på at få os søfolk til at ændre livsstil, så tror jeg, det vil være mere sikkert og mindre belastende at sejle.

En bramfri kommentar fra en 60-årig sømand, der har sejlet i en menneskealder, og som er godt og grundig

træt af, at rådgivning om arbejdsmiljø nu har strakt sig ud til at omfatte den personlige livsstil.

Den 60-årige ønsker at være anonym men vil forsøge at rejse en debat om, hvor langt arbejdsmiljørådgivning skal strække sig, fordi han vurderer, at han ikke er ene med sine synspunkter.

#### Vi ved det godt

– Jeg synes, at disse råd bevæger sig over grænsen

til privatsfæren. Man trænger sig på i en grad, jeg ikke bryder mig om.

– Søfartens Arbejdsmiljøråd har gjort en god indsats for at forbedre arbejdsmiljøet om bord, men med udgivelsen af en maritim kogeboek er Rådet gået for langt efter min mening.

– Hvad vil du sige, hvis der kom nogen og blandede sig i journalisternes livsstil med kogeboek og rygeråd,  
*Fortsættes næste side*

and practical shipboard routines better now."

Jens Busch: "We young seamen are better at looking after ourselves than the generation before us. It has become smart to be safety minded."

Kristoffer Lakjer: "I have also realized the value of breaking up routines and habits at the regular safety drills. It's something we do again and again but it is possible to find new approaches and ideas for breaking the routines and thus cutting the risk of accidents."

All three point to the necessity of individuals themselves having to think about their actions and take joint responsibility for their colleagues in order to raise the level of safety.

"And we need to speak nicely to each other. In a world of ten people, it does not help to speak unpleasantly to each other," they add when thinking of how to create a good mental working environment.

### Stay away from our lifestyles

If the Danish Maritime Occupational Health Service and other well-meaning organizations spent just as much time and energy on solving the problem of piracy as they do on getting us seamen to change lifestyle, I think being at sea would be safer and less stressful. A robust comment from a 60 year-old seaman who has been sailing for years and who is thoroughly tired of occupational health advice has now gone so far as to cover personal life styles.

The 60 year-old wishes to remain anonymous but wants to start a debate on



how far occupational health advice should go because he feels that he is not the only one to feel as he does. "I think all this advice is moving into the realm of our private lives. They are taking liberties in a way I don't like. The Danish Maritime Occupational Health Service has done good work in improving the working environment aboard but in my view they have gone too far in publishing a maritime cookbook.

What would you say if someone came along and started interfering in journalists' lifestyles with advice on cookery and smoking or whatever. You are ashore and can choose. I am at sea and cannot choose."

"But it is only advice, isn't it?"

"Yes, but good advice has a way of turning into rules and prohibitions and then it is no longer a question of free choice. As a seaman you do not have free choice but have to eat whatever the cook prepares.

Mealtimes are one of the high points of the day in a job where you only get ashore once or twice during a three month tour.

It is all very well telling us that we should have a healthy, varied diet but we don't need a cookery book to tell us so. Let us have our bad habits in peace. We know perfectly well that smoking is dangerous. We know not taking exercise is dangerous. We know we should eat healthily. We know it all but just let us choose for ourselves."

If I am adult and smart enough to be jointly responsible for cargoes and vessels worth millions, I am also adult enough to look after my own life."



*"Vi skal respektere hinanden og lade være med at løfte pegefingre mod forskellighederne i livsformer".  
Modelfoto. Det skal understreges, at personen på foto ikke har nogen relation til artiklen og dens indhold.*

og hvad ved jeg. Du er på land og kan vælge. Jeg er til søs og kan ikke vælge.

### Det er jo kun rådgivning?

– Ja, men gode råd har det med at blive til regler og forbud, og så er det ikke længere et frit valg. Som sømand har du ikke et frit valg, men må spise det, kokken tilbereder. Måltidet er jo et af dagens højdepunkter i et arbejdsliv, hvor man i løbet af en tre måneders tårn kun er i land en til to gange.

– Det er fint nok, at vi skal spise sundt og varieret, men det behøver vi da ikke en kokebog til at fortælle os. Lad os ha' vores uvaner i fred. Vi ved godt, det

er farligt at ryge. Vi ved godt, det er usundt ikke at motionere. Vi ved godt, at vi skal spise sundt. Vi ved det hele, men lad os dog selv bestemme.

**"Vi ved det hele, men lad os dog selv bestemme"**

### Du har selv valgt jobbet

– Søfolk er individualister, og at være sømand er en livsstil. Du har selv valgt jobbet og ved, hvad det indebærer. Undersøgelser, der fortæller, at sømænds middellevetid er kortere end i andre fag, gør ikke indtryk. I hvert fald ikke på mig.

– Jeg tror heller ikke, det har nogen betydning for at

rekruttere til faget. Man vælger da ikke at blive sømand ud fra en betragtning om middellevetid, men derimod kan det godt ha' betydning, om det fysiske og psykiske arbejdsmiljø er godt.

– Det er her, indsatsen skal lægges, og så skal vi om bord nok tage hensyn til hinanden og hinandens livsstil.

– Hvis jeg er voksen og dygtig nok til at tage medansvar for laster og skibe for et millionbeløb, er jeg også voksen nok til at tage ansvar for mit eget liv.

### Hensyn og respekt

– Jeg lærte allerede tidligt, at livet om bord på et skib kræver, at man tager hensyn til hinanden og respekterer hinandens forskellige livsstil. Det er forfæjlet, hvis man med en maritim kokebog forsøger at forene forskellige kulturers spisevaner. Det lader sig ikke gøre, og man bør efter min mening bruge ressourcerne på andre og mere nødvendige opgaver – som f.eks. at forhindre pirateri.

– Det er det absolut største problem for os, som sejler i piratfarvand. Hvorfor lærer man os ikke at skyde og forsvare os selv i stedet – eller sender en dansk fregat på patruljer i de risikofyldte farvande.

– Det er jo latterligt at forestille sig, at vi kan stille noget op med en spuleslange mod pirater,

der er bevæbnet med maskingeværer.

Han tror ikke, at bevæbning af besætningen vil få volden til at stige men henviser til, at skibe, hvor det er kendt, at søfolk skyder igen, ikke bliver overfaldet af pirater – og sikkerhed mod piratoverfald tæller meget mere for hans velbefindende end ellers velmente råd om at ændre livsstil.

# Giv os i dag inspiration til det daglige måltid

## Maskinmester efterlyser madlavningskurser



### Seeking cookery courses

Most seamen have probably come across a self-taught cook in sailing the seven seas. Someone who has happened to end up in the galley because he had little ability or interest in juggling the saucepans and so became responsible for mealtimes. "How difficult can it be? We get enough food every day, don't we? How difficult can it be to put together varied, healthy menus."

Actually, it is not so easy, which is why Chief Engineer Benny Schiermer Nielsen of Bugser & Bjergning Danmark A/S is looking for cookery courses as an offer for the many self-taught cooks. "I believe many people in the galley know too little about the significance of proper diets. Especially in small crews, I think there is a definite lack of training. That is not to say we get poor food. Quite the opposite. We get good food but it is perhaps not sufficiently varied, and meatballs and gravy quickly get boring. It must be difficult to think up something new day after day," says Benny Schiermer Nielsen.

"Cookery courses can boost a cook's knowledge of nutrition and provide inspiration for new, varied dishes. Crew are increasingly demanding more of their meals.

"Mealtimes are some of the high points of the day, something we look forward to, so I think courses and continuity training would be relevant here. Nutrition is also important for our future health so perhaps it could be something for the Danish Maritime Occupational Health Service as part of promoting healthy living," points out Benny Schiermer Nielsen.



Maskinchef Benny Schiermer Nielsen fortæller Søren Bøge (med ryggen til), at han og Søfartens Arbejdsmiljøråd bør interessere sig for madlavningskurser som et tilbud til selvlærte kokke, som især småskibsfarten har mange af.

Mon ikke de fleste søfolk på deres færd over de syv verdenshave har mødt den selvlærte kok. Sømanden som ved et tilfælde er havnet i kabysen, fordi han havde lidt evner og interesse for at svinge kødgryderne og derfor fik ansvaret for de daglige måltider – og hvor svært ka' det være! Vi bli'r jo mætte hver dag.

Ja, hvor svært kan det være at sammensætte en varieret og sund kostplan.

Det er faktisk ikke så nemt, og derfor efterlyser maskinchef Benny Schiermer Nielsen, rederiet Bugser og Bjergning Danmark A/S, madlavningskurser som

et tilbud til de mange selvlærte kokke.

– Jeg tror, at mange i kabysen ved for lidt om betydningen af kostens sammensætning. Især i småbesætningerne tror jeg, der er en udtalt mangel på uddannelse.

– Det betyder ikke, at vi får dårlig mad. Tværtimod. Vi får god mad, men den er måske ikke tilstrækkelig varieret, og frikadeller med brun sovs bliver hurtig trivielt.

– Det må være svært dag efter dag at finde på noget, mener Benny Schiermer Nielsen.

– Madlavningskurser kan

styrke kokkens viden om kostsammensætning og give inspiration til nye og varierede retter.

Besætningernes krav til maden stiger jo.

– Måltidet hører til blandt dagens højdepunkter. Det er noget, vi ser frem til, så kurser og videreuddannelse på området er efter min mening relevant – måske lige så relevant som § 16-kurserne.

– Kostens sammensætning har jo også betydning for vores helbred i fremtiden, så måske er det en opgave for Søfartens Arbejdsmiljø som led i indsatsområdet sundhedsfremme, påpeger Benny Schiermer Nielsen.



## Why they sail

The Danish Maritime Occupational Health Service attended the annual convention of the Danish Engineers' Association in order, as environmental consultant Jan Høyer puts it, to meet seamen in more relaxed circumstances than we do when at sea.

Many visited the Occupational Health Service and there was a good deal of discussion about life and working conditions at sea.

The Service also asked visiting seamen to fill in a brief questionnaire about their jobs and expectations for the future.

Remarkably, many of them had difficulty answering the question on the three most important reasons why they sail. In contrast they rarely had problems answering the question on the three greatest disadvantages of sailing.

Separation from family and friends is a black mark in the report on serving at sea but on the other hand this was offset by the pay and freedom.

Klaus Glavind, 44, Officer: "I can easily find an equally exciting and challenging job ashore, but if I have to earn the same as I do at sea, I would have to work longer hours. To be cold and cynical about it, the pay is the most important reason that I'm still at sea and that can itself be something of a difficult argument, that one only goes to work to earn money."

Pernille Gemynthe, Dual Junior Officer, went to sea by chance but she likes the job. Naturally enough she

# Derfor sejler vi – frihed og løn

## Ung maskinmester glæder sig over udfordringerne til søs

Søfartens Arbejdsmiljøråd var igen i år med på Maskinmestrenes erhvervs-konference, for – med arbejdsmiljøkonsulent Jan Høyers ord – at møde søfolk under andre og mere afslappede former, end når vi møder dem på en medsejlad.

Rådet var tillige på konferenceprogrammet med indlægget "Giv hundemad til din medarbejder" – et indslag i forlængelse af indsatsområdet sundhedsfremme og markedsføring af kogebogen Food at Sea.

– Sagen er jo, at mange mennesker ofrer hundens mad større opmærksomhed end den mad, de selv og deres familie indtager. Derfor den lidt provokerende titel, forklarer Jan Høyer.

### Slå hårdt, sømand

Mange lagde vejen forbi

Rådets stand i de to dage årsmødet varede.

Standens boksemaskine trak, så man under fredelige former kunne få afgjort, hvem der har det tungeste hook – rekorden blev 142 km/t – og når man nu alligevel var der, tog mange mod opfordringen til at udfylde et lille spørgeskema om deres holdninger og oplevelser af jobbet som sømand.

Bemærkelsesværdigt mange havde problemer med at svare på spørgsmålet om de tre vigtigste grunde til, at de sejlede. Derimod var der sjældent problemer med at besvare spørgsmålet om de tre største ulemper ved at sejle.

Adskillelsen fra familien og vennerne trækker ned i karakterbogen over søfart,

## 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](mailto:info@seahealth.dk)

men til gengæld trækker lønnen og friheden opad.

### Lønnen

Klaus Glavind, 44, styrmand: – Jeg kan godt finde et lige så spændende og udfordrende job på landjorden, men skal jeg tjene det samme som til søs, skal jeg arbejde mange flere timer.

– Koldt og kynisk er lønnen den væsentligste årsag til, at jeg stadig sejler, og det kan i sig selv være et noget belastende argument – altså at man kun går på arbejde for at tjene penge.

*Pernille Gemynthe, John Agathon Jensen, Hans Gundestrup, Jan Høyer og Klaus Glavind får en snak om livet til søs.*





Klaus er ansat i passagerfart og arbejder i to/fem dages skift.

– Megen rejsetid mellem hjem og arbejdsplads "æder" dog ind på fritiden, så vi arbejder mere, end vi tror, men det foretrækker jeg frem for at sejle langfart. Den sociale isolation, som vi hører om i langfarten, oplever vi trods alt ikke. Og personligt synes jeg, det er mere interessant at sejle, når lasten er levende mennesker og ikke stykgods.

### Længes ikke

Han har som ung sejlet langfart, men den gang var besætningerne større, og havneopholdene længere. Som det er i dag, længes han ikke tilbage. Også fordi rederikulturen i mange rederier efter hans mening stadig er temmelig konservativ og ikke levner besætningen mulighed for indflydelse.

Omvendt mener han, at danske søfolk på grund af tidligere tiders manglende arbejdsmoral har skubbet sig selv ud af erhvervet.

– Der gik for lang tid, inden danske søfolk opdagede, at vinden blæste en anden vej og mod en højere moral og ansvarlighed, og så var løbet kørt. Derfor tror jeg, at antallet af danske søfolk vil falde, og de, der bliver tilbage, vil være superspecialister, vurderer han.

– Hvis rederne er interesserede i danske søfolk, kunne de forsøge sig med kortere udmønstringer. Det kan jo lade sig gøre, når det drejer sig om reparationshold. Her er der ingen mangel på forståelse for fraværets betydning, og vi kommer ikke uden om, at netop fraværet fra familien er den største ulempe ved at være sømand, mener han.

### Prestige

Pernille Gemynthe, dual juniorofficer, blev sømand ved en tilfældighed, men er glad for jobbet. Hendes erfaringsgrundlag er i sagens natur ikke så stort,

men hvad hun har oplevet hidtil i dels tankskibsfarten, på fragtskib og nu i passagerfarten har ikke afskrækket hende.

– Om 15 år er jeg nok i land. Det vil jeg ikke afvise, men jeg tror, at jeg fortsat vil have et job med tilknytning til skibsfart, f.eks. arbejdsmiljø, mener hun. Om jobbet som sømand er foreneligt med opgaven som mor, har hun ikke spekuleret over, men hun vil ikke afvise det, hvis jobbet er i den indenlandske passagerfart.

Med få undtagelser er hun blevet godt modtaget af kollegaerne, men helt undgå søfolk med fasttømrede meninger om kvinder og søfart kan hun næppe – præcis som på landjorden, når kvinder bevæger sig ind i traditionelle mandefag. – Men det er jo reelt ikke mit problem, men deres, påpeger hun.

Blandt jævnaldrende kammerater er holdningen helt anderledes, hvor den gængse opfattelse er, at Pernille er vildt sej, når hun vælger en karriere inden for søfart. Der er altså points på prestigekontoen ved at være pige og sømand.

### På vej fra borde

John Agathon Jensen, 51, maskinmester, føler, at hans tid til søs er ved at rinde ud. I hvert fald er han i gang med en anden uddannelse og forventer ikke, at han sejler om fem år. – Jeg synes, arbejdsforholdene er blevet mere og mere belastende.

Indtil for 10 år siden sejlede John i langfart og drømte ikke om at blive ferskvandsmatros, som han kalder søfolkene i den indenlandske passagerfart.

Men det blev han – altså ferskvandsmatros – for en halv snes år siden, og det var en positiv overraskelse. – Vi er flere faggrupper og flere af forskelligt køn, så



*"Bokseren" får en pause, men mange var klar til at slå på tæven, så måske er det en idé til arbejdspladser, hvor der er behov for at komme af med aggressionerne på fredelig vis!*

det giver et andet og mere afvekslende arbejdsmiljø.

– Mulighederne for kurser og efteruddannelse er også større, og det er alt sammen positivt, men samlet mener jeg, at min dage som sømand er ved at være talte, siger han.

### Udfordringer

Masinmester Hans Gundestrup, 26, sejler i langfart – og kan li' det.

– Mulighederne og udfordringer er store og spændende både med hensyn til vedligehold og reparation samt planlægning. Jeg tror ikke, at jeg kan finde et tilsvarende job på landjorden med samme mangfoldighed af udfordringer. Her vil man være mere specialiseret.

– Naturligvis er jeg tilfreds med, at lønnen er god, men det er ikke den, der er drivkraften. Det er udfordringerne.

– Ulempen er den lange adskillelse fra familien. Vi er ude 10 uger ad gangen, og jeg kunne da godt tænke mig kortere udmønstringer, men jeg kendte jo betingelserne, da jeg søgte jobbet, så derfor er jeg også ret overbevist om, at jeg også sejler om fem år.

has not had so much experience, but what she has experienced so far aboard tankers, freighters and now on passenger vessels has not put her off. "In fifteen years I shall probably be ashore. I didn't deny it but I believe that I will continue to have a job associated with shipping – perhaps in occupational health," she feels.

John Agathon Jensen, 51, Engineer, feels his time at sea is running out. In any case he is in the process of retraining and does not expect to be sailing in five years.

"I think that working conditions have become harder and harder."

Until ten years ago, John was on world wide service and could not dream of becoming a 'freshwater sailor' as he calls the seamen on domestic ferry services. But he became one, a freshwater sailor, ten years ago and was positively surprised by the better opportunities for courses and continuity training. Even so, he is sure that his days as a seaman are numbered.

Engineer Hans Gundestrup, 26, sails long haul and enjoys it.

"There are big, exciting opportunities and challenges when it comes to maintenance, repairs and planning. I don't think I could find a similar job ashore with the same range of challenges. One gets more specialized here.

Naturally I am pleased that the pay is good but that is not the driver. It is the challenges."



## A bright idea

In the autumn, the dark and gloom can cause depression and fatigue in some people, which often continues right through the winter. Scientists call this phenomenon that affects people's health and humour, Seasonal Affective Disorder or SAD or if less pronounced, winter fatigue which arises from lack of daylight.

Engineers never see daylight. Day and night they manage with rather tiring artificial lighting that slows them down more than it livens them up. Engineer Arne Thomsen of the M/S Prins Joachim just happened to see an article on light therapy and a new kind of strip light that provides better, more natural light than ordinary strip lights.

"I was pretty tired of the lighting in the control room and switch room. It was soft lighting and not well suited to working in, but that's the way it had always been."

So as an experiment, Arne bought the new strip lights for the filling room.

"The difference was noticeable and everyone else could see it too, so with the agreement of the Chief Engineer, the old strip lights in the control room and switch room were replaced with the new type."

The results were immediate. Arne personally feels better mentally and he is not as tired as he used to be. So he has no hesitation in recommending the same for people suffering from SAD which comes from something as simple as lack of light – it can also affect other people than engineers!

# En lys idé i skibets mørke

## Nye lysstofrør har forbedret arbejdsmiljøet

Hos mange mennesker forårsager efterårsmørket en vis grad af nedtrykthed og træthed, der ofte fortsætter den mørke vinter igennem. Forskerne kalder dette fænomen, der påvirker menneskers humør og sundhed, vinterdepression, eller hvis symptomerne er mindre udtalte, vintertræthed, som opstår pga. mangel på dagslys.

Dagslyset trænger aldrig ned til maskinfolkene. Dag og nat klarer de sig med en noget søvning, kunstig belysning, der sløver mere, end den kvikker.

Tilfældigvis stødte 1. maskinmester Arne Thomsen på

M/F Prins Joachim på en artikel om lysterapi og en ny type lysstofrør, der gi'r et bedre og mere naturligt lys end de gængse lysstofrør.

– Jeg var godt træt af lysforholdene i både tavlerum og i kontrolrummet. Det var jo nærmest hyggebelysning og ikke særlig velegnet at arbejde i, men sådan havde det jo altid været.

Som et forsøg købte Arne derfor de nye lysstofrør til arkivrummet, der straks blev døbt 'Arne's solarie'. – Der var en mærkbar forskel, som også blev bemærket af alle andre, så efter aftale med

maskinchefen blev de gamle lysstofrør udskiftet med den nye type i både kontrolrum og tavlerum.

Resultatet er ikke udeblevet. Personligt har Arne fået det psykisk meget bedre, og han er ikke træt i samme grad som tidligere.

Han tøver derfor ikke med at anbefale det til andre, der som han døjer med vinterdepression, hvis udspring egentlig er så banal som 'mangel på lys' – der også kan ramme andre end maskinfolk!

