



ISSN 1395-7414

SøSikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



Smoking policy ahead

Ship-owners Svitzer Wijsmuller are running a pilot project to establish a smoking policy. It will be up to individual crews to decide what the policy should be. So far the project only covers their 12 Danish vessels but the experience they gain will be used to assess the options for instituting a smoking policy aboard all the ship-owner's 250 vessels worldwide. Says HR Manager Michael Elwert: "All the vessels in the pilot project are to have a policy on smoking. It will be binding but as owners, we shall not be getting involved with what the policy says. That will be up to individual crews to discuss but the demand for a policy on smoking will lead to people focusing on the subject."

Michael Elwert has no doubt that within the foreseeable future, the regulatory authorities will impose smoking policies at workplaces, including aboard vessels.

"Which is why we might just as well put it on the agenda now and organise voluntary solutions which take both sides of the problem into consideration. As employers, we wish to take greater joint responsibility for preventing lifestyle diseases. One of our contributions was to send a copy of our "Food at Sea" cookbook out to all our vessels as a strong signal about the composition of meals aboard."

Rederiet SvitzerWijsmuller har sat gang i et pilotprojekt for at skabe en rygepolitik, hvor det er op til den enkelte besætning at bestemme indholdet af politiken. Projektet omfatter foreløbig kun rederiets 12 danske skibe, men erfaringerne skal bruges til at vurdere mulighederne for at stille krav om rygepolitik på samtlige af rederiets 250 skibe globalt.

Personalechef Michael Elwert: – Alle skibene i pilotprojektet skal have en rygepolitik. Det bliver et krav, men vi blander os fra rederiets side ikke i indholdet. Det må den enkelte besætning diskutere sig frem til, men kravet om en rygepolitik vil sætte fokus på emnet.

Michael Elwert er ikke i tvivl om, at myndighederne inden for en overskuelig fremtid vil stille krav om rygepolitik på arbejdspladserne, herunder på skibene. – Derfor er det en problematik, vi lige så godt kan sætte

på dagsordenen nu og finde frem til frivillige løsninger, der tager hensyn til begge parter.

Hensynet til ikke-rygerne og risikoen for sygdomme ved at blive udsat for passiv rygning er også nået ud til skibene, hvor der historisk er blevet røget en del. Arbejdsmiljøinstituttet har således dokumenteret, at op mod et halvt hundrede danskere årligt dør af følgesygdomme ved passiv rygning.

Endnu er der ikke formuleret en rygepolitik, men på kurser, som rederiet jævnligt har for sine medarbejdere, har Søfartens Arbejdsmiljøråd deltaget med indlæg om sundhed, trivsel og velvære, herunder betydningen af en sund livsstil. Rådet har tillige udarbejdet et forslag til en rygepolitik, der kan bruges som udgangspunkt for en diskussion om rygepolitik.

– På kurserne har vi spurgt besætningerne om deres holdning til rygepolitik, og

der var lutter positive reaktioner. Derfor tror jeg, at det kun er nogle forholdsvis små initiativer, der skal tages.

Der er ikke taget stilling til, om rederiet vil tilbyde rygestopkurser til medarbejdere, som ønsker at kvitte tobakken, men det er blandt de initiativer, som overvejes.

– Vi vil som arbejdsgiver være med til at tage et større medansvar for at forhindre livsstilssygdomme. Blandt andet sendte vi den nye kogebog, Food at Sea, ud til at alle vores skibe som et kraftigt signal om at overveje kostens sammensætning.

– Men vi vælger den bløde tilgang, da forbud eller restriktioner vil give bagslag. Besætningerne skal selv spille ud.

Rygepolitikken på rederikontoret?

– Tjah, det ender nok med et forbud, men vi bor her jo heller ikke, påpeger Michael Elwert.

Rygepolitikken i SvitzerWijsmuller skal baseres på besætningernes aktive medvirken. Foto: Svitzer.





Hjertes til søs

Det er en vidunderlig lille totakter, vi mennesker har udviklet til internt brug. Driftsikker og pålidelig er hjertemaskinen. Desværre behandler vi den ikke altid efter fortjeneste. Der går alt for nemt remoulade i sagen. Det er ikke det mest optimale brændstof. Lidt flere salatblade, et par fladfisk og noget groft brød er nok en bedre oktanblanding. Det ved enhver (sø)mand naturligvis, men da han jo ikke er en kanin, men derimod guds gave til kvinderne, så behøver han ikke bruge hovedet, når han tanker op. Der er måske også flere hormoner i brun sovs. Specielt når det blandes med en pakke smøger. Så både lugter man af og ligner en rigtig mand. Nu er der jo trods alt grænser for, hvor meget og hvor længe man kan misligholde sit maskineri uden at få driftsforstyrrelser. Går det helt galt, får man et pludseligt black out. Så er Fanden løs i Laksegade. Med mindre det sker ved kaj i Nyhavn, fordi sømanden har fået hyre på Havnerundfarten. Så er der hjertemassage, hjerteambulance og intensivafdelingen på Rigshospitalet lige om hjørnet. Derfor lykkes det iblandt at få genstartet den store hovedmotor. Det er solstrålehistorien. Når det ikke lykkes, bliver det til hjertedød i medicinalstatistikken. Det er det mest almindelige. Er vi på Nordatlanten, er odds ikke helt så gode. Men som det fremgår af dette nummer af SøSikker, så kan en hjertestarter om bord måske gøre en forskel? Derfor kommer de i disse tider langsomt men sikkert ind i skibene. Det er der delte meninger om. Sådant er det altid. Tænk blot på EU-forfatningen. De kloge har mange gode argumenter, men folket sin egen mening. Det gælder også hjertestarteren. Sagligt måske en dårlig investering. Men den føles alligevel tryk og god. Derfor kommer den. Hvad enten man kan lide det eller ej. Og forlænger den blot et sømandsliv, giver det god mening. Alligevel er det på denne plads rimeligt at minde om, at tilpasset vedligehold er den rigtige måde at bevare sit maskineri på. Pas det, plej det – og det holder i 100 år! Så vi siger Food at Sea, rygepolitik og små hop på stedet. Se så at komme i gang!

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. 57 82 02 03
e-mail: larsen@lapart.dk

Layout: Fingerprint Reklame
Tryk: Jannerup offset 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 bedriftssundhedstjeneste 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.

Blodprøver og vettings – nok en gang

I SøSikker nr. 4, 2004 var vi så letsindige at anbefale en lille nødløgn omkring de blodprøver, der spørges til ved vettings. Efter dansk opfattelse er sådanne blodprøver udtryk for falsk sikkerhed. Men naturligvis må man ikke lyve. Søfartens Ledere har derfor bedt os komme med bedre løsninger. Det iler vi med. Følgende forklaring har været brugt med succes af et rederi, hvorfor den er til fri afbenyttelse:
According to Danish Maritime Occupational Health Service, DMOHS, the taking of blood samples from crew members does not give any early warnings except if you know exactly what to look for in these blood samples. Since the vessel trades different chemicals the only ones to

benefit from these tests would be the doctors, this also according to the DMOHS.

The EU cancer directive has been made into a technical directive A nr. 1 of 31. august 1999 by the DMA, the Danish Maritime Authority. The directive emphasizes the need for separating the crew from cargoes by amongst other things making closed loading systems.

Our company has implemented this directive on all our vessels.

P.S: Søfartsstyrelsen vil nu lægge en tilsvarende tekst på www.dma.dk, der også kan anvendes.

Blood tests and vettings

In SøSikker No. 4, 2004, we were rash enough to recommend a little white lie when it comes to the blood tests required for vettings. The Danish view is that such blood tests give a false sense of security but naturally one should not lie about them. Senior shipping industry managers have asked us to make better suggestions and we are pleased to do so. The following explanation has been used successfully by one ship-owner and may be freely copied.

According to Danish Maritime Occupational Health Service, DMOHS, the taking of blood samples from crew members does not give any early warnings except if you know exactly what to look for in these blood samples. Since the vessel trades different chemicals the only ones to benefit from these tests would be the doctors, this also according to the DMOHS.

The EU cancer directive has been made into a technical directive A nr. 1 of 31. august 1999 by the DMA, the Danish Maritime Authority.

The directive emphasizes the need for separating the crew from cargoes by amongst other things making closed loading systems.

Our company has implemented this directive on all our vessels.





Stewards on Healthy Food Course

Most of the 14 cooks, stewards and canteen ladies who turned up for the two day Danish Maritime Occupational Health Service course in Århus in April were more than a little sceptical. The topic was in fact healthy food at sea and the practical part of the course was based on the Food at Sea cookbook. This formed the basis for excellent and constructive discussions, discussions that led to them feeling significantly more positive about healthy food.

“It is actually easier to make healthy food than I thought,” admitted one of the delegates, Marianne Sigh.

“For example, the cookbook has a good list of ingredients, so you can replace some of the less healthy ingredients that you commonly use with healthier alternatives. There are also excellent recommendations about what you can use instead if you don't have the ingredients listed in the recipe. It might take a little longer but then the ship is not always full and you get more and more out of the healthy food cookbook so I am also positively minded about the future.”

Marianne Sigh also points out how much she benefited from a couple of days of professional talk and swapping experiences with colleagues, and then there were other useful things on the course, such as a review of the statistics about how dangerous working at sea can be.

Steward Sven Madsen agrees. He was on the course, too.

Continued next page



Karen Svarre (forrest med forklæde) førte deltagerne gennem det sunde måltids faglige finesser.
Foto: Poul M. Schmidt.

Hovmester:

Fint der er tid til at eksperimentere

14 kokke og hovmestre stiftede bekendtskab med kogebogen "Food at Sea" på et to-dages kursus i Århus

De mødte op med en sund skepsis, de fleste af de 14 kokke, hovmestre og smørrebrødsjomfruer, der deltog i Søfartens Arbejdsmiljøråds to-dages kursus i Århus i april.

Emnet var nemlig sund mad til søs, og den praktiske del af kurset tog sit udgangspunkt i kogebogen "Food at Sea". Dermed var baggrunden skabt for en god og konstruktiv debat – en debat, der førte til, at holdningen til den sunde mad blev betydeligt mere positiv. – At lave sund mad er faktisk nemmere, end jeg havde troet, erkender Marianne Sigh.

Hun er smørrebrødsjomfru på Smyril Lines færgeren Norrøna, der sejler fra Hanstholm til Færøerne, Island, Skotland, Shetlandsøerne, Norge tilbage til Hanstholm igen.

Sunde alternativer

På færgeren står Marianne for al den kolde mad både i buffeten, i cafeteriet og til besætningen.

– Vi fik set tingene på en ny måde, fortsætter hun.

– Kogebogen har f.eks. en god ingrediens-liste. Du kan udskifte noget af det mindre sunde, du plejer at bruge,

med sundere alternativer. Der er også gode anvisninger til, hvad du kan bruge i stedet, hvis du ikke har de ingredienser, der står i opskriften. Det er jo ikke altid, at du har det hele med, når du er til søs.

Optimist

Marianne kender godt besætningens kommentarer, hvis ikke maden er, som den plejer at være. – Der er jo tit mayonnaise

med i det, der smager rigtig godt, men det må vi til at lave om på, smiler hun.

Fortsætter på side 4

“Vi fik set tingene på en ny måde”



“It is really good to get new input and to swap experiences and ideas with colleagues. We don't have time in the normal working day to experiment with food and its composition. What's more, seamen are creatures of habit when it comes to food. If they don't get what they normally get to eat, then there'll be trouble,” says Sven Madsen.

He acknowledges that food aboard is fatty and he is aware of his responsibilities here. But he would like to change all that if the seamen would accept it. “But there is nothing I can do about them stuffing themselves with sweets and other sugary things between meals,” he says

“Of course I can make good food. Good healthy food, too. But after some years, there is the risk of putting on the blinkers and doing what you always do. It is hardly a conscious decision but it is just so easy to do what you always do. It's a pitfall we all risk falling into,” he says.

“That is what is so good about courses. We can get inspiration and good arguments for changes in diet and new recipes and I also think it is an ideal task for the Maritime Occupational Health Service to take on board.”

“Meals are so important for the working environment aboard. We are constantly learning new things about the importance of diet, so it is great to gather some of it together on courses,” he feels.

Fortsat fra side 3

Og det gjorde hun på den fire ugers tårn, hun var på kort efter kurset.

– Når vi har fuldt skib – det vil sige 1400 passagerer – har vi så travlt, at det kan knibe at nå

at tænke sundt. Så kører det meste på rygraden, siger Marianne Sigh.

– Det tager ofte lidt længere tid, men dels er det jo ikke altid, vi har fuldt skib, og dels kommer mere og mere af den sunde kogebog jo til at sidde på den fremtalte rygrad, så jeg er optimistisk med hensyn til fremtiden.

Marianne Sigh peger i øvrigt på det gavnlige i, at hun havde to dages faglig snak og erfaringsudveksling med kolleger, og så var der også anden nyttig viden i kurset som f.eks. gennemgang af statistikkerne over, hvor farligt det er at arbejde til søs.

Dagens højdepunkt

Hovmester Sven Madsen er enig. Også han deltog på kurset.

– Det er rigtig godt at få nye impulser og udveksle

erfaringer og ideer med kollegaer. I det daglige har vi aldrig tid til at eksperimentere med kosten og kostens sammensætning. Sømænd er desuden vane-dyr, når det gælder kosten.

Hvis de ikke får det at spise, som de plejer, så bliver der bal-lade, påpeger hovmester Sven Madsen.

– Måltidet er dagens højde-punkt, og hvis det ikke lever op til forventningerne, så kan der være verbal afreg-ning over for hovmesteren, tilføjer han.

Rutine og vaner

Sven Madsen, 52 år, er uddannet som kok og for-plejningschef og har været hovmester siden 1976. Han er pt. ansat i Mærsk.

Sven Madsen erkender, at kosten om bord er fedt, og han vedkender sig sin del af ansvaret. Han vil dog gerne ændre på det, hvis søfolkene vil acceptere det.

– Men jeg kan jo ikke ændre på, at de fylder sig med slik og andre søde sager mellem måltiderne, påpeger han.

– Jeg kan naturligvis godt

lave mad. Også god mad og sund mad, men der er en risiko for, at man efter nogle år ta'r skyklapper på og gør, som man plejer. Det er næppe et bevidst valg, men hvis man tilstrækkelig mange gange ikke får positiv respons, når man forsøger noget nyt, så er det nemt bare at gøre, som man plejer.

– Det er en grøft, som vi vist alle risikerer at ryge i, mener han.

– Derfor er det godt med den slags kurser, hvor man kan hente ny inspiration og gode argumenter for kost-ændringer samt nye opskrif-ter, og jeg synes også, at det er en oplagt opgave for Søfartens Arbejdsmiljøråd at påtage sig.

– Kosten er af meget stor betydning for arbejdsmiljøet om bord, og der dukker til stadighed ny viden om kostens betydning op. Derfor er det fint at få samlet noget af den op på kurser, mener han.

Naturligvis skulle der begyndes med smagsprøver, så deltagerne straks fik et indtryk af, at vel-smagende mad ikke nødven-digvis indeholder mayonnaise eller andre fedtede ingredienser. Foto: Poul M. Schmidt.

“Kosten er af meget stor betydning for arbejdsmiljøet”



Tema: Hjertestartere

Massiv interesse for kurser om hjertestop-behandling

For hvert minut, der kan skæres af tiden fra hjertestop til defibrillering kan foretages, kan overlevelsen øges med ca. 10%.

Citat: Rapporten "Hjertestop uden for hospital 2004 fra Dansk Råd for Genoplivning"

På Center for det Maritime Sundhedsvæsen kan man registrere, hvad sygeplejerske Hanne Pontoppidan kalder, massiv interesse for kurser og viden om akut behandling af hjertestop og brug af hjertestartere.

– Interessen kommer fra alle sider af søfart. Passagerskibe, handelsflåden og fiskeriet.

Hun afviser, at der er tale om at levere "falsk tryghed" til søfolkene, når de får en hjertestarter om bord.

– Hjertestarteren giver sømanden mulighed for at reagere og handle, hvis der sker et hjertestop om bord. Det er vigtigt, at man kan det.

– Desuden kan vi redde nogle, så de kan komme i medicinsk behandling. Det er utopi at tro, at vi kan redde alle, men ved en kombination af basal genoplivning og brug af hjertestarter, giver vi dem en chance for at komme under videre behandling på et sygehus.

Desuden har man i medicinkisten enkelte præparater, som umiddelbart kan tages i brug i behandlingen af blodpropper. Dette gøres selvfølgelig i tæt samarbejde med Radio Medical Esbjerg.

"Hjertestarteren giver mulighed for at reagere og handle"



Når hjertet stopper, er der ikke så lang betænkningstid. Man skal i gang med hjertemassage og samtidig tilkalde en kollega, der kan hente hjertestarteren. Den kan muligvis få gang i hjertet igen, men den er ingen mirakelkur. Modelfoto.

– Det er de muligheder, vi har på landjorden, og hvorfor skal sømanden ikke være lige så godt stillet som os, spørger hun vel vidende, at sømanden ofte er langt væk fra nærmeste sygehus.

Hjertestartere vil brede sig

Centret tog sidste år initiativ til, at hjertestop og brug af

hjertestartere blev integreret i sundhedscentrets kurser.

– Der er ikke noget lovkrav om det, men vi anbefaler, at der indkøbes hjertestartere til passagerskibe.

– Alle kan jo alligevel købe

en hjertestarter og bruge den. De fylder ikke mere end 30x30 cm, og de er meget sikre uanset fabrikat. Flere rederier har allerede købt hjertestartere til alle deres skibe, så jeg er overbevist om, at det vil brede sig.

Hanne Pontoppidan forudser nemlig, at vi om få år vil se hjertestartere på hverandet gadehjørne, i butikker og andre steder, hvor der er mange mennesker.

– Derfor er jeg også overbevist om, at vi inden længe vil opleve, at myndighederne anbefaler en certificering, som dokumenterer, at man er i stand til at betjene en hjertestarter, forudser hun.



Great interest in treating cardiac arrest

Every minute we can save on the time from a cardiac arrest to defibrillation increases survival by about 10%. Source: Report of cardiac arrest outside hospital, 2004, Danish Council for Resuscitation.

At the Centre of Maritime Health Service, they have registered a massive interest in training courses and knowledge about acute treatment for cardiac arrest and the use of defibrillators, says nurse Hanne Pontoppidan.

"A defibrillator enables seamen to react and take action if there has been a cardiac arrest aboard. It is vital that they can do so. We can also save some patients so they can get medical treatment. It would be utopian to believe we can save everybody but a combination of basic resuscitation and using a defibrillator means we give them a chance to get to treatment as a hospital."



Royal Arctic Line considering acquisition

At the Royal Arctic Line, management are positively minded about buying defibrillators for all their vessels but a decision has not yet been taken, stresses Operations Manager Jens Boye.

The idea of defibrillators did not come from the crew but from management after a couple of crew suffered acute cardiac problems – not aboard luckily but it did give food for thought. Says Jens Boye: "It can happen aboard and then it is good to know that something can be done. In any case, it's better than nothing."

Defibrillators on the way in Germany

In Germany, they are on the way to introducing new legislation to require all vessels in the German merchant fleet to carry a defibrillator. So far the legislation is at the drafting stage and it has not yet been confirmed by the German Maritime Authorities.

Sceptical

Medical Officer Henrik L. Hansen, who is well versed in the statistical data on Danish shipping and health aboard, has doubts about the value of defibrillators aboard merchant vessels.

"In the right circumstances, a defibrillator can be an advantage but the problem is that aboard a vessel, the right circumstances rarely occur," thinks Henrik L. Hansen.

Tema: Hjertestartere

Royal Arctic Line overvejer at købe

Rederiet Royal Arctic Line er ledelsen ret positiv over for idéen om at købe hjertestartere til alle sine skibe, men beslutningen er endnu ikke truffet, understreger drifts-chef Jens Boye.

– Dels er vi usikre på, om vi kan komme til at bruge dem forkert, og dels vil vi godt vide mere om, hvad vi skal gøre efterfølgende med kollegaen, der bliver ramt af hjertestop. Det skal vi have afklaret først, men jeg tror, at vi investerer i hjertestarterne i løbet af næste år, forudser han. – Hvorfor? – Fordi hjertestartere kan redde liv.

Ønsket om hjertestartere kommer ikke fra medarbejderne men er opstået i ledelsen, efter at et par medarbejdere fik akutte hjerte-problemer. Godt nok ikke om bord, men det gav alligevel stof til eftertanke. – Det kan jo ske om bord, og så er det godt at vide, at man kan gøre noget. Det er i hvert fald bedre end ingenting. – Vi ved jo også, at der er andre rederier, som har købt hjertestartere til

deres skibe, så alt taler for, at vi også gør det.

På det seneste officersmøde deltog Morten Vinter, sekretariatschef i Søfartens Arbejdsmiljøråd, og demonstrerede en hjertestarter.

Jens Boye: – Det har udelukkende fået positive reaktioner, så officerne er også indstillede på, at vi anskaffer dem.

Royal Arctic Line har tidligere haft sine kabysmedarbejdere på førstehjælpskurser.

– Vi mener, det er vigtigt, at der er andre om bord end officererne, der kan yde førstehjælp. Det kan vi jo alle komme ud for at skulle, både på arbejdspladsen og i fritiden.

Foto af hjertestarter: Kivex.



Tema: Hjertestartere

Kickstarter hjertet, men fjerner ikke årsagen til hjertestoppet

Embedslæge tvivler på værdien af hjertestartere i handelsflåden

Embedslæge Henrik L. Hansen, der har et indgående kendskab til dansk søfart og sundhedsforholdene om bord baseret på statistiske data tvivler på værdien af hjertestartere i handelsflåden.

– Under de rette omstændigheder kan hjertestartere være en fordel, men problemet er,

at de rette omstændigheder sjældent er til stede om bord på et skib, mener Henrik L. Hansen.

– Hvis det først bliver et tysk krav, så er der ikke langt til, at det bliver et EU-krav, mener Henrik L. Hansen.

Hjertestarteren kan sætte hjertet i gang, men det skal

Tyskerne på vej med hjertestartere

Tyskland er på vej med en ny bekendtgørelse med krav om, at alle skibe i den tyske handelsflåde skal have hjertestarter om bord. Foreløbig er der udarbejdet et forslag til en bekendtgørelse, men de tyske søfartsmyndigheder har endnu ikke konfirmeret forslaget.

Idéen om en bekendtgørelse kommer efter en undersøgelse på afdelingen for maritim medicin på instituttet for arbejdsmedicin på universitetet i Hamburg. Her har man gennemført forsøg med brugen af defibrillatorer – d.v.s. hjertestartere – på handelsskibe, og de viser, at de både er nemme at betjene og ønsket af officererne om bord. Undersøgelsen blev forelagt på 8th International Symposium on Maritime Health i Kroatien i maj, hvor lægekonsulent Henrik L. Hansen for Søfartens Arbejdsmiljøråd deltog og argumenterede mod tyskernes planer.

Fortsætter på side 7



altså i behandling for med det samme, selv om hjertet er sat i gang.

– Et hjertestop er resultatet af en sygelig tilstand, og hjertestarteren er altså ikke noget mirakelmiddel, påpeger han.

Forekommer sjældent

Henrik L. Hansen bygger også sin skepsis på de statistiske data over dødsårsager blandt søfolk.

– Vi har i Danmark meget omfattende statistiske data over søfolk de seneste 20 år. Vi ved præcis, hvor mange søfolk, der er døde af hjertestop, og hvor mange tilfælde af hjertestop, der er om året.

– Der er gennemsnitligt én om året, der falder om med hjertestop, hvor der er nogle til stede. Andre dør alene på deres kammer. Reelt er det således sjældent, der forekommer hjertestop blandt de relativt unge mennesker om bord på danske handelsskibe.

– Efter min mening står omkostningerne til indkøb af hjertestartere og tidsforbruget til at lære at bruge dem, slet ikke mål med den værdi, søfolkene kan have af dem. Den sparsomme tid på



Ændrede kostvaner og en sundere livsstil er vejen til sømandens hjerte, så han reducerer risikoen for et hjertestop – og rederne undgår at skulle investere i hjertestopudstyr.

bl.a. sundhedskurserne kan bruges bedre. Introduktion af hjertestartere i almindelige handelsskibe er en uhenigtsmæssig prioritering.

Tyskerne mangler data

Når tyskerne foreslår, at skibene skal have hjertestartere, mener Henrik L. Hansen det bunder i, at tyskerne ikke har samme mængde valide data om årsagerne til søfolks død, som vi har i Danmark.

– Det kan føre til et EU-krav, som efter min mening er vanskeligt at begrunde sagligt. I værste fald vil det bringe endnu et argument på banen for det synspunkt, at der er for mange regler i dansk søfart.

Bedre helbred i fremtiden

Henrik L. Hansen peger desuden på, at mange rederier i dag gør en stor indsats for at omlægge søfolkene kostvaner, få dem til at holde op med at ryge og til at dyrke mere motion. Den indsats vil utvivlsomt betyde langt mere for sundheden end hjertestartere og anden teknologi. – Meget tyder altså på, at søfolkene helbredstilstand vil blive bedre i fremtiden, og det svækker yderligere argumentationen for hjertestarterne, mener han. Der er i øvrigt gennemført studier af, hvor hjertestarterne kan være relevante, og det er de på steder, hvor der minimum passerer 5.000 mennesker dagligt.

“Once it becomes a German requirement, it won’t be long till it is an EU requirement,” he says.

A defibrillator can get the heart going again but this needs to be followed up by intensive care and that is a major problem if you are at sea far away from home. “After all, there is a reason for cardiac arrest and that will not be sorted out because the heart has been kick started. One frequent cause of cardiac arrest is a blood clot in the heart, and that needs immediate treatment even though the heart has been restarted.”

Dr Hansen also bases his scepticism on the statistical data on mortality amongst seamen.

“On average, we have one case a year of death from cardiac arrest, so it is rare to see this amongst the relatively young people aboard Danish merchant vessels.”

Tema: Hjertestartere

Redder vi ét liv hvert 100. år er pengene givet godt ud

A.P. Møller – Mærsk A/S har købt hjertestartere til sine skibe

Vi vurderer, at sikkerheden af hjertestartere nu er så god, at det er forsvarligt at forsyne vores skibe med dem.

Det siger senior general manager, Hans Chr. Orlof Petersen, teknisk afdeling i A.P. Møller – Mærsk A/S, om baggrunden for, at rederiet har købt mere end 200 hjertestartere, så alle rederiets skibe nu er udstyret med en hjertestarter.

– Vi har gennem årene ofte diskuteret og vurderet, om vi burde forsyne vores skibe med hjertestartere, og nu

mener vi, at tiden er moden. De nyeste hjertestartere er nemme at betjene, og vores medarbejdere lærer det både på vores eget træningscenter og på kurserne på Center for Maritim Sundhed på Fanø.

Det er ikke, fordi rederiet ofte oplever hjertestop blandt sine medarbejdere. Måske ét tilfælde hvert sjette år, og så vidt Hans Chr. Orlof Petersen umiddelbart kan erindre, har der kun været et hjertedødsfald, hvor en hjertestarter måske kunne have været nyttig.

– Men kan vi bare redde ét menneskeliv hvert 100. år, så er pengene givet godt ud. – For os er det ikke et enten eller. Hjertestarterne er et konkret tilbud til vores besætninger. Investeringen i hjertestartere udelukker således ikke andre sikkerheds- og sundhedsmæssige investeringer, siger han til skeptikerne, der mener, at hjertestarterne blot giver en falsk tryghedsfølelse og reelt kun kan redde liv under omstændigheder, som sjældent er til stede i skibsfarten.

Saving a single life means it is a good investment

Our view is that defibrillators are now so safe that it is proper to equip our vessels with them. So says Senior General Manager Hans Chr. Orlof Petersen, Technical Dept A.P. Møller-Mærsk A/S, on the background for their having equipped all their vessels with defibrillators. “The latest defibrillators are easy to operate and our employees learn how at our own training centre and on courses run by the Centre for Maritime Health on Fanø, off Esbjerg. It is not because we often see cardiac arrest amongst our crew but if we can save a single life in a hundred years, it will have been a good investment,” he says.



New ferries with working environment problems

Danish national ferry operator Bornholms-traffikken has had two new ferries built. It all happened so fast that it has to be seen as something of a world record. The two ferries were built and commissioned in little more than a year, which is something of a record for ferry building. The explanation for the success is that they opted to build the two ferries to plans for which a Dutch ship-owner already had the designs. The Benn McHree which operates in the Irish Sea served as the model for the two Bornholm ferries.

From a working environment point of view, Bornholms-traffikken's two new ferries Dueodde and Hammerodde are not entirely suitable.

But there is also a considerably improved social working environment thanks to the common mess which is more cohesive than messing by rank.

Union catering representative Nya Schultz has a lot of praise for the new common mess.

"The fact that we know each other better than before has led to much greater understanding for each other's duties and how we prioritize jobs," she reports.

Verdensrekord med børnesygdomme

En del irritationsmomenter, men et betydeligt bedre psykisk arbejdsmiljø er fulgt med Bornholmtrafikkens to nye færger



Den øverste hyld er lige i øjenhøjde, så det er svært at se kunderne i øjnene.

Ta'r man arbejdsmiljøbrillerne på og ser kritisk på Bornholmtrafikkens to nye færger, Dueodde og Hammerodde, ser man en del irritationsmomenter. Ting som gør arbejdsdagen lidt mere besværlig end nødvendig, og som formentlig bliver korrigeret med tiden.

Men man ser også et betydeligt bedre psykisk

arbejdsmiljø skabt af den fælles messe, hvor man er socialt mere nærværende, end når messen er rangdelt.

Det er i hvert fald meldingen fra Dueoddes tillidsrepræsentant i catering, Nya Schultz, som har mange lovord til overs for den nye fælles messe.

– Det har givet meget større forståelse for hinandens opgaver og prioriteringen af arbejdsopgaverne, at vi nu kender hinanden på en bedre måde end før, tilføjer hun.

Mission impossible

Lidt firkantet kan man notere, at irritationsmomenterne er en konsekvens af den proces, der har skabt de to færger. Færgerne er resultatet af et politisk ønske om at udlicitere den samfunds-begrundede færgebetjening af Bornholm. På grund af de politisk bestemte tidsterminer og kravene i udliciteringen skulle de nye færger bygges på rekordtid, ikke meget mere end et år, og

opgaven fik da også tilnavnet "Mission Impossible". Missionen lykkedes, og det er formentlig verdensrekord at bygge så hurtigt.

Når det lykkedes er forklaringen, at der blev valgt en løsning med at bygge to færger, som det hollandske rederi havde tegningerne til, da de er "Build as Benn McHree", der sejler i Det irske Hav, og som har stået model til de to bornholmerfærger.

Der var ganske enkelt ikke tid – og heller ikke penge – til at designe et nyt skib, så det blev på godt og ondt et par kopier, som det dog er lykkedes at komme igennem med enkelte forbedringer til.

Indflydelse

Kaptajn Jens Andersen fulgte byggeriet tæt og glæder sig over de ændringer, han kom igennem med.

– Vores maskinchefer har haft stor indflydelse, så der er kommet meget mere

Kenneth Jensen viser serveringslugen, som vejer ca. 35-40 kg, og som i hårdt vejr udgør en stor ulykkesrisiko, fordi den kan løsrive sig og falde ned.





elektronisk udstyr i vores skib end i originalen. På broen har vi også afsat fingeraftryk og fået den indrettet efter samme koncept som på de to gamle færger Poul Anker og Jens Koefoed. Flere ting er således identiske fra de tidligere til de nye.

– Undervejs fik vi besøg af Arbejdsmiljørådet, og på baggrund af konsulent Jan Høyers anbefalinger fik vi også ændret noget, men det havde været godt, om Rådet var kommet ind i billedet meget tidligere. Så havde vi haft større mulighed for at få fjernet nogle af de irritationsmomenter, som vi trækkes med nu, mener Jens Andersen vel vidende, at det koster både tid og især penge, hvis der ændres på projekter i byggefasen.

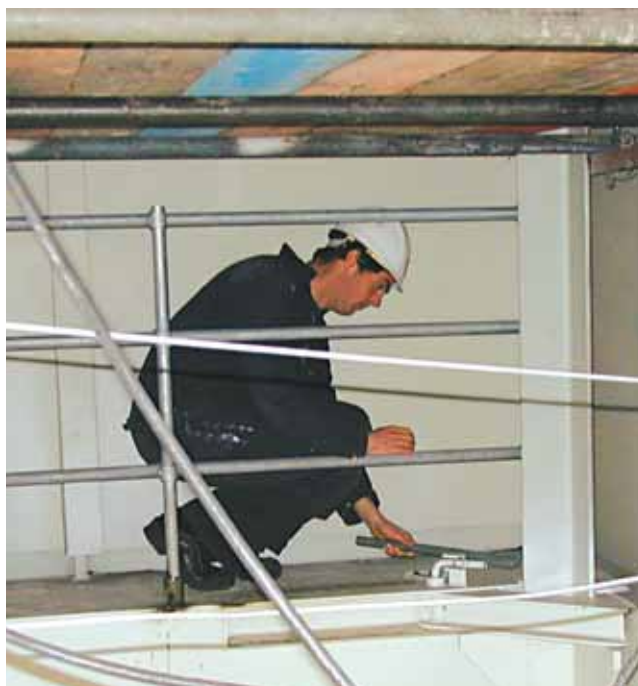


Der er langt op til røglemmene. Derfor er der påsvejsset trin, så der er en mulighed for at nå op og lukke.

– Tidspresset var kolossalt, og var vi ikke i drift 1. maj ventede en bod på en halv mio. kr om dagen. Det levnede ikke plads til store ændringer.

Sødygtige

Færgerne har været i drift i halvanden måned, og Jens Andersen har ikke noget at udsette på deres sødygtighed. – De manøvrerer lidt langsomt. Til gengæld er der næsten ingen rystelser i



Under besøg på værftet konstaterede Jan Høyer, at udformningen af betjeningshåndtaget til kilerne på proviantcontainere var uhenigtsmæssig. Som billedet viser, var pladsen trang og håndtagene placeret lavt. Løsningen blev en forlængelse af håndtaget, så de nu kan betjenes i stående stilling.

dem, og de styrer fantastisk godt. Faktisk bedre end den simulator, hvor vi kan øve os under forskellige vejrforhold. – Hidtil har vi kun sejlet i fint vejr, så vi er lidt spændte på, hvordan de reagerer, når efterårsstormene sætter ind, siger han.

– Vi har også vænnet os til, at der kun er en ægterport, så bilerne enten skal vende på vogndækket eller bakke ind. Det gav nogle forsinkelser i begyndelsen, men nu har vi lært at tackle opgaven.

Pladsen er trang

Kenneth Jensen er kok på Dueodde efter 16 år på Poul Anker. – Kabyssen er meget mindre her. Til gengæld er afstandene kortere, men det kan godt være lidt hektisk – og man skal tænke sig godt om, når der er mange passagerer.

– Vi har fået en del mere manuelt arbejde på den nye færge. Bl.a. fordi pladsen omkring proviantcontaineren er trang. De høje dørtrin er heller ikke ideelle.

– Omvendt er det jo også fint at være med til at sætte sit præg på et nyt skib, og vi får vel fjernet irritationsmomenter med tiden, forudser han.

Nya Schultz er glad for den nye fælles messe, som har skabt et bedre socialt og psykisk miljø om bord.



During construction, there were visits by the Danish Maritime Occupational Health Service who gave good advice on the ferries' interior design. Advice that Capt. Jens Andersen was pleased to get and his only regret is that the Service was not involved at an even earlier stage.

The problem was, though, that there was neither the time nor the funds to follow up on all the suggestions, so now the crew aboard the ferries have to live with higher doorsills which make it more difficult to use trolleys while also representing a health risk.

The ferries have now been operating for 1½ months and Jens Andersen has nothing critical to say about their seaworthiness.

Kenneth Jensen is a cook aboard the Dueodde: "There is more manual labour aboard the new ferry, partly as a result of the limited space around the storage container. And the high door sills are not ideal."

"On the other hand, it has also been great to set one's stamp on a new vessel and I am sure that in time we'll get rid of the irritating things," he predicts.



He'll sail for as long as it's exciting

Jesper Bonde (27) is about to complete his training as a master, engineer and electrician. He has completed his Dual Officer training and is ready to start on his career at sea.

He is looking forward to it. There were 67 cadets on his intake but 17 opted out after their first tour of duty. Since then, typically five have left after each tour or school term. Eighteen have completed their studies. Jesper is generally pleased with his training although it had not prepared him for the responsibilities he found as a junior officer.

"Suddenly it is you who are responsible for ensuring the ship arrives safely. It can be a bit scary."

"It is also your responsibility to advise cadets and head up the ABs. You can feel a bit inadequate having to head up experienced seamen who like to see what you can cope with."

"There is no back-up for an officer as is the case when you are a cadet but it does develop you!"

His final exam is in the autumn, three months later than the others because he has added an electrician's certificate to his dual training as a skipper and engineer.

That way he is quite safe if an interesting job turns up ashore. Not that he is on the look-out for one. Service at sea is exciting, free, with lots of responsibility. "The day it no longer is, I shall be off," he says. Jesper thinks the Dual Officer training is a good idea.

Jeg sejler, så længe det er spændende

27-årige Jesper Bonde på vej til jobbet som skibschef, maskinmester og el-installatør



Jesper Bonde er glad for livet til søs, men han har også nogle forventninger til jobbet om, at det skal blive ved med at være interessant – ellers går han i land.

Efter en lang varm sommer, der bød på studenterfester, Roskilde Festival, interrail gennem Europa og al den frihed, som ungdom kan rumme, havde Jesper to dage til at pakke rygsækken og møde op på Kogtved Søfartsskole med forventninger om eventyr og udsigt til hele verden. Bare kom an. Her kommer en sømand!

Få dage senere stillede han sig selv spørgsmålet: "Hva' laver jeg egentlig her?" Uniformstvang, flaghejsning, disciplin, respekt for overordnede.

– Det var fuldstændig barokt – i min verden. Og set i bakspejlet er det utvivlsomt en stil, der får mange gode folk til at give op undervejs. Sådan er virkeligheden ude i skibene jo ikke.

– Det er selvfølgelig vigtigt at forstå, at der kan opstå situationer, hvor det handler om at parere ordrer, men

det kan man godt forstå, uden at man på søfartsskolen, skal åbne døren for lærerne, siger Jesper Bonde i dag otte år senere. Stadig med udsigt til hele verden og en karriere i handelsflåden.

Højskolestemning

Jesper gav ikke op som så mange andre, selv om der har været bristede forventninger undervejs fra aspirant til skibschef og maskinmester.

De var 67 aspiranter på holdet, men 17 faldt fra før den første udmønstring. Siden er der typisk faldet

fem fra efter hver udmønstring eller skoleperiode. 18 har gennemført på

den normerede tid.

– Det gode ved uddannelsen er vekslen mellem skoleophold og sejlads. Vi får hurtigt prøvet teorien af i praksis.

– Den første udmønstring var på et træningsskib med en ekstra officer. Vi var 14 aspiranter, så vi fik et lidt forkert indtryk af livet til søs. Stemningen var nærmest højskoleagtig, så fagligt havde det nok været bedre med en almindelig udmønstring, selv om vi var flere, der fik et chok, da vi så rust for første gang!

Deres kendskab til skibes udseende stammede fra Oslofærgeren eller lignende passagerskibe, men selv om træningsskibet, Brigit Maersk, var nogenlunde vedligeholdt, var den mærket af alderen med næsten 30 år på bagen. Kamrene – indrettet før aspiranternes fødsel – var også en lidt klam oplevelse, som Jesper stadig kan beskrive i detaljer, men med 14 unge mennesker om bord var der altid luft til socialt samvær.

Hjemve

De første havnearbejder på ruten mellem Japan,

“Vi fik et lidt forkert indtryk af livet til søs”



Syd Korea og Australien husker Jesper var præcis så spændende, som han havde håbet. Der var tid til at gå i land og opleve andre kulturer – men da Brigjt Maersk var på sin fjerde rundtur, var det så som så med spændingen i de nu kendte havne. Hjemveen sneg sig ind på livet, og det var hårdt at opleve besætnings-skift, når man ikke selv sku' hjem.

– De talte jo ikke om andet end flyafgangstider, og hvad de skulle lave, når de kom hjem, de sidste 14 dage før hjemrejsen. De bliver vanvittigt interessante, og jeg oplevede det samme. Man glæder sig som et barn til juleaften, og man bliver aldrig træt af at spørge om flyafgange og flytider.
– Sådan er det stadig, griner han.

Dit ansvar

Jesper er generelt tilfreds med uddannelsen, der dog ikke havde forberedt ham på det ansvar, der fulgte med, da han mønstrede ud som juniorofficer.

– Pludselig er det dig, der står med ansvaret for, at skibet kommer sikkert frem. Det kan være lidt skræmmende.

– Det er også dit ansvar at vejlede aspiranter og være chef for skibsassistenterne. Man kan godt føle sig lidt lille, når man skal være leder for erfarne søfolk, som gerne vil prøve en af.
– Der er ingen back up, som når du er aspirant, men det modner!

Spændende og frit

Den afsluttende eksamen venter i efteråret, tre måneder senere end holdkammeraterne, fordi han bygger en el-installatørexamen oven på sin i forvejen duale uddannelse til skibschef og maskinmester.

Hermed er han helgarderet, hvis der dukker et interessant job på landjorden op. Ikke fordi han er på udkig efter det. "Søfart er jo spændende, ansvarsfuldt og frit".
– Den dag, det ikke er det,

forsvinder jeg, siger han her på tærsklen til at investeringen i otte års uddannelse skal begynde at give et fornuftigt afkast.

Duale styrke

Jesper er på det første hold med den duale uddannelse, som han betragter som en styrke.

– At vi kan fungere både på broen og i maskinen er med til at gøre jobbet mere interessant. Der er ingen lukkede zoner på skibet, og jeg frygter ikke det skræksce- nario, som andre ridser op, hvor man kaster alle arbejdsopgaver op i luften, og ingen ved, hvad der bliver lavet.

– Man skal selvfølgelig udnytte, at der er officerer, som kan det hele. Det giver større fleksibilitet, at man kan bruges, hvor der er behov.

Lad os selv bestemme

Jesper er ikke overbevist om, at han også sejler om 10 år.
– Det afhænger meget af, om jobbet fortsat er spændende. Finder jeg noget, der er mere interessant til lands, så springer jeg, men lige nu kan jeg ikke se noget, der kan matche livet til søs.

– Lange ferier og en anderledes arbejdsplads, hvor man har meget ansvar i et selvstændigt job, hvis ellers sam- arbejdet fungerer, er de to væsentligste argumenter for mig, men der kan da stadig ske en udvikling af jobbet.

– Jeg synes, det er meget begrænsende, at rederierne bestemmer, hvornår jeg skal skifte med min makker. Udmønstringsperioderne kunne gøres mere fleksible og være op til os selv, uden at det koster rederiet ekstra penge til flybilletter. Jeg har måske behov for at være hjemme til min brors bryllup, og kan jeg finde ud af at fordele udmønstringen med min makker, hvorfor så ikke lade os

gøre det. Det handler om medindflydelse i sin hverdag.
– Internetadgangen kan også gøres bedre, så vi kan holde en tættere kontakt til dem derhjemme. Jamen, så vil alle sidde på hvert deres kammer og surfe, og det vil yderligere forstærke den sociale isolation, siger skeptikerne.

– Jeg tror det modsatte. At hvis vi får opfyldt behovet for en daglig kontakt med hjemmet, så er vi mere indstillede på sociale aktiviteter med kollegaerne. Vi får mere at tale om – ikke mindst hvis vi også via internettet kan følge med i den daglige TV-avis. I land er man jo ikke automatisk en enspænder, forbi man har Internet og kabeltv.

– Rederierne skal finde aktiviteter og give muligheder, der samler besætningen, hvis de skal fastholde vores generation i skibsfart, og det kan handle om noget så banalt som at have et sæt havemøbler med om bord, så man i sin fritid kan nyde det gode vejr sammen med kollegaerne, vurderer Jesper.

Jesper er formand for de studerendes organisation, SOL, og medlem af bestyrelsen for DANA.

– Den duale uddannelse er en styrke, fordi den giver større fleksibilitet på skibene, vurderer den kommende skibschef.



"The fact that we can stand watches on the bridge or in the engine room makes the job more interesting. There are no no-go areas on a ship."

"It is obviously useful to have officers who can turn their hand to everything. The fact that you can be used wherever the need arises makes for more flexibility."

Jesper is not certain that he will be at sea in ten years.

"It all depends on whether the job is still exciting. If I find something more exciting ashore, I will go for it, but right now I cannot see anything to match a life at sea."

"Long holidays and a different workplace with lots of responsibility in an independent job; these are two of the most important arguments for me but the job can still develop."

"One thing I think is restrictive is that it is the owners who decide when I switch duties with my colleagues. Duty tours could be made more flexible, with it being left up to ourselves without it costing the company more for flights. If I can arrange to share tours with my colleagues, why not let us do so. It is all about having some influence on your daily lives."

Internet access could be improved to enable us to be in closer contact with our homes. Owners will need to arrange activities and possibilities that bring the crew closer together if they want to keep our generation interested in service at sea," thinks Jesper.

Juli 2005



Smoking policy

The Danish Maritime Occupational Health Service has drawn up a draft smoking policy for use when discussing the subject. The objective of the smoking policy for this vessel (*ship's name*) is:

- for crew to be exposed to the least possible passive smoking and for the greatest possible consideration to be shown to non-smokers. This means that unrestricted smoking should be allowed on deck and in your own cabin with the door closed. If the cabin is used by other crew at the end of a tour, there should be no smoking in the cabin for the final 24 hours aboard.

- In all workplaces where several crew are present at the same time, there should in general be no smoking. On the bridge, it may be acceptable for watch-keeping crew to smoke at fixed times.

- All recreational areas, messes, etc. should be divided into smoking and non-smoking areas wherever possible. The Duty Mess could for example be designated as a smoking area while keeping the ordinary mess and dayroom as non-smoking areas. If this is not possible, such as aboard smaller vessels with only one mess, special smoking times can be defined, although these should not be an extension of meal-times but rather during the morning and afternoon tea breaks, for example.



Forslag til rygepolitik i danske skibe

På de nye bornholmerfærger, Dueodde og Hammerodde er et afsnit af den fælles messe skærmet af og med kraftig udsugning, så rygerne kan nyde deres tobak uden at genere ikke-rygende kollegaer.

På opfordring fra Svitzer Wijsmuller har Søfartens Arbejdsmiljøråd udarbejdet et oplæg til en rygepolitik, som man om bord på skibene kan bruge som udgangspunkt for en snak om emnet.

Det er Rådets opfattelse, at en detaljeret rygepolitik ikke kan formuleres centralt med mindre man vil gennemtrumfe fælles regler/forbud over en kam. Erfaringen viser da også, at man får den største holdningsmæssige påvirkning, såfremt sådanne tiltag forankres decentralt på den enkelte arbejdsplads.

Det skal bemærkes, at der på skibe med to faste besætninger kan tænkes to forskellige rygepolitikker. På skibe uden faste besætninger vil en politik formentlig være eneste realistiske alternativ.

Det er vores opfattelse, at rederierne nu bør sikre, at initiativer med praktisk virkning reelt gennemføres i skibene. I modsat fald må man frygte, at der vil komme lovgivningsmæssige initiativer, da området har stor

politisk bevågenhed. Alle vil formentlig være bedst tjent med, at erhvervet selv sætter dagsordenen.

I Søfartens Arbejdsmiljøråd er vi til rådighed med yderligere information og tilbud om rygestopkurser m.m.

Forslag

Rygepolitikken for dette skib (*skibets navn*) har som målsætning

- at medarbejderne udsættes mindst muligt for passiv rygning.
- at der tages mest muligt hensyn til såvel rygere som ikke-rygere.

Det betyder, at der om bord kan ryges efter følgende retningslinjer:

Såfremt skibets last og generelle sikkerhed i øvrigt tillader det, kan der

- ryges uden begrænsninger på dækket.
- ryges på eget kammer med lukket dør. Hvis kammeret skal overlades til en ikke-rygende kollega ved mønstringskift, kan der ikke ryges på kammeret det sidste døgn om bord. Man bør i øvrigt være opmærksom

på bedre at udnytte den fordel, der kan ligge i at ikke-rygende besætningsmedlemmer bytter kammer med andre ikke-rygere, hvor det er praktisk muligt.

I alle arbejdsrum, hvor der er flere besætningsmedlemmer til stede samtidig, ryges der som hovedregel ikke. På broen og i kontrolrum kan det dog accepteres, at vagtgående personale kan ryge på faste tidspunkter – f.eks. det første kvarter hver klokke-time – eller i særlige rygezoner, hvor pladsforholdene tillader det. F.eks. i en brovinge på en stor aflukket bro.

I alle rekreative rum, messer m.m. skal der ske en opdeling i rygerum og ikke-rygerum, hvor det er muligt. Duty-messen kan f.eks. etableres som rygerum, mens den almindelige messe og dagrum gøres til ikke-rygerum. Hvor dette ikke er muligt, f.eks. i mindre skibe med kun en messe, kan man i stedet definere særlige rygetider – dog ikke i direkte tilknytning til måltiderne men måske ved formiddags- og eftermiddagskaffen.