

## *Henrik L. Hansen og Morten Vinter: Søfarende i danske skibe omkring årtusindskiftet - om arbejdsmiljø og arbejdsvilkår i handelsflåden*

*Henrik L. Hansen, der er embedslæge, har i mange år forsket i forhold inden for søfarendes sundhed og velfærd herunder især arbejdsulykker og erhvervsbetingede sygdomme og har bl.a. skrevet en meget væsentlig Phd-afhandling om sygdom og dødelighed i dansk søfart.*

*Morten Vinter er speciallæge i arbejdsmedicin og har været leder af Søfartens Arbejdsmiljøråd siden dets oprettelse i 1993. Som det fremgår af artiklen, har han i samarbejde med Søfartsstyrelsen deltaget i udviklingen af sikkerhedsarbejdet til søs, og gennem Rådet og dets medarbejdere også i over ti år ledet en stor del af den praktiske indsats for forbedring af søfolks leve- og arbejdsvilkår.*

Søfartserhvervet har altid været tæt forbundet med store risici og af og til chancen for den store gevinst. Da Dansk Asiatisk Compagnies skibe for et par hundrede år siden begav sig ud på 1½ år varende rejser til Canton i Kina for at hente kostbare krydderier, porcelæn og silke kom op imod hver tiende søfarende ikke hjem igen.<sup>1</sup> Sygdom tog de fleste, men ulykker og forlis bidrog også. For 50 år siden tog en rundrejse til fjernøsten med Ø.K.'s stykgodsskibe et halvt år og sikkerheden var usammenlignelig bedre.<sup>2</sup> Også i dag sejler danske søfarende fra Danmark til Canton og andre havne på fjernøsten. En rundrejse til

fjernøsten med et af de store containerskibe tager nu kun otte – ti uger og kun meget sjældent kommer ikke alle velbeholdne tilbage. Sammenlignet med resten af samfundet er forholdene til søs dog stadig på mange områder forskellige fra livet i land og risikoen ved arbejdet er fortsat større end i mange andre erhverv. Højteknologien har også gjort sit indtog i skibsfarten og på mange områder er udviklingen foran resten af samfundet men på andre områder årtier bagud. Emner som arbejdsmiljø og sundhed på arbejdspladsen er først for alvor kommet på dagsordenen til søs de sidste 10 – 15 år.

I denne artikel vil vi se nærmere på søfarendes sundheds- og sikkerhedsmæssige forhold i den danske handelsflåde i dag samt nogle af de hændelser og beslutninger, som har dannet baggrund for udviklingen.

### *Udviklingen i den danske handelsflåde*

Arbejdsmiljø, sikkerhed og sundhed hænger ikke overraskende nøje sammen med, hvilke skibe de søfarende sejler med. Arbejdsforholdene i dag afspejler derfor i høj grad også, at den danske handelsflåde har ændret sig radikalt den seneste generation. Skibene er blevet færre og større og besætningerne mindre. I 1970'erne toppede

coasterflåden. Da det gik bedst havde danske redere mellem 500 og 600 mindre tørlastskibe i fart på verdenshavene. Langsomt, men sikkert blev den store coasterflåde solgt til udlandet, og der er i dag kun få tilbage. Også de større traditionelle stykgodsskibe forsvandt alle i løbet af 1970'erne. Omkostningerne under dansk flag blev for store, og transport af små stykgodsladninger skete i større og større omfang i containere.

I dag er det såvel økonomisk og størrelsesmæssigt i høj grad de op imod 100 meget store containerskibe, der dominerer handelsflåden. Passagerskibe og færger, større bulkcarriers, en del produkttankskibe, specialskibe inden for olieindustrien og teleindustrien og en voksende gruppe slæbebåde udgør dog også samlet mange skibe med et stort antal arbejdspladser.

#### *Besætningerne om bord*

Langt færre har deres udkomme i handelsflåden i forhold til i 1960'erne, hvor antallet af forhyrede søfarende toppede. I 1962 forsikrede Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart næsten 20.000 arbejdspladser i skibene,<sup>3</sup> og hertil kom søfarende om bord i Statens skibe, som ikke var forsikret i Ulykkesforsikringsforbundet. Det omfattede bl.a. hele DSB rederi og dermed store dele af den indenrigs færgefart. Omkring årtusindskiftet var der kun 7.000 forsikrede, men da udmønstringsperioderne for de fleste danske søfarende er blevet nedsat til 2 – 4 måneder og hjemmeprioderne tilsvarende forlænget, dækker tallet over relativt flere arbejdspladser end i 1960'erne. I dag har 14 – 15.000 søfarende deres ud-

komme i handelsflåden. I indenrigsflåden er stort set alle danskere, men godt 40% af stillingerne i udenrigsflåden er besat af udlændinge.

Antallet af skibe var stort set det samme i begyndelsen af 1960'erne som i dag og det lavere antal søfarende skyldes således en stærk reduktion i besætningsstørrelserne. Op igennem 1970'erne var det store strids spørgsmål mellem rederne, fagforeningerne og myndighederne besætningsfastsættelsen. Den diskussion er i dag væk – de lovgivningsmæssige krav er nu så lavt sat, at mange skibe sejler med større besætninger end fastsat af myndighederne.

Skibsfarten har i århundreder været et internationalt erhverv. Besætningerne blev forhyret, hvor skibet var på det tidspunkt, hvor behovet opstod. I sejskibstiden kunne man sende besætninger hjemmefra til Hamborg og Antwerpen, men sjældent længere. I andre havne måtte skibsføreren tage, hvad der var at få lokalt. Oftest var der dog tale om skandinaviske søfolk. Senere, i 1960'erne, blev det almindeligt at danskere rejste lang omkring for at påmønstre, men det blev også udbredt at forhyre lokalt mandskab, specielt til skibe i fart på fjernøsten. De blev forhyret på de såkaldte »Hong Kong«-betingelser, det vil sige til en langt dårligere hyre og ringere vilkår end danske søfolk.<sup>4</sup> En del danske søfarende slog sig i 1960'erne ned i Bangkok, Manila og Japan og udmønstrede derfra, men på danske fagforeningsvilkår. I dag er der kun få tilbage. I 1970'erne var der i perioder over 2.000 udlændinge forhyret i handelsflåden, men tallet faldt faktisk efterhånden som væsentlige dele af coasterflåden begyndte at blive



En rundrejse til fjernøsten kan i dag klares på 8 uger, og dagens containerskibe laster 7-8 gange mere end 1960'ernes traditionelle stykgodsskibe. Overstyrmand Thomas Hvilborg og kaptajn Michelle Gladwin på vej gennem Suez-kanalen marts 2004 på rejse til fjernøsten. (Foto: Henrik L. Hansen, 2004)

*Today a round trip to the Far East can be completed in 8 weeks, and today's container ships can carry 7-8 times more cargo than the traditional general cargo ships of the 60's. Thomas Hvilborg, the first mate, and Michelle Gladwin, the captain, on their way through the Suez Canal in March 2004 on a voyage to the Far East. (Photo: Henrik L. Hansen, 2004)*

solgt ud i 1980'erne og andre rederier i lokalfart på fjernøsten ophørte.

Forholdene begyndte først for alvor at ændre sig igen, da Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) blev indført i 1988. DIS-loven gav mulighed for at forhyre udlændinge på vilkår, som de danske faglige organisationer ikke havde nogen indflydelse på. Globaliseringen kunne for alvor tage fat, og andelen af udlændinge er siden steget, så de i dag udgør godt 40% af de forhyrede i skibene på langfart.

Forhyringen af udlændinge til danske skibe sker i dag, som det også skete i Danmark for hundrede år siden, hvor lokale *hyrebasser* mod betaling skaffede søfolk. Rederne eller det selskab, som sørger for skibets drift på vegne af rederen (*teknisk management* på nudansk!), bestiller besætningsmedlemmer hos et forhyringsagentur i f.eks. Manila eller et østland, som så skaffer søfarende og sørger for, at de har de nødvendige papirer som f.eks. gyldig lægeundersøgelse og sønæringsbeviser. Drejer det sig om officerer, vil forhyringsagenten ofte stille en eller flere kandidater i forslag. De fleste udenlandske søfarende i danske skibe rekrutteres på Filippinerne, men Polen og De baltiske Lande er også væsentlige besætningsleverandører. Specielt har tankskibsredere hentet besætninger i østlandene, hvor der findes veluddannede søfarende med forhåndskendskab til det specielle arbejde på olie- og kemikalietankskibe. De udenlandske søfarende forhyres for en enkelt udmønstring og er ikke, som en stor del af de danske søfarende, rederiansatte. I praksis kommer udlændinge dog ofte tilbage til samme rederi, men det er noget, som

forhyringsagenten sørger for i samarbejde med rederiet. Korrupsion og vennetjenester er ofte en del af forhyringsprocessen i fjernøsten.

Ikke alle søfarende forhyres enkeltvis. Det har i årtier været almindeligt, specielt på fjernøsten, at forhyre et vedligeholdelseskajak til en konkret rengørings- eller vedligeholdelsesopgave. Nogle gange sejlede de også med på længere rejser.<sup>5</sup> I den sidste halve snes år er det til de større skibe blevet mere almindeligt at forhyre et vedligeholdelseskajak, som er mere eller mindre permanent om bord. Et firma, ofte med basis i Bangkok, kan levere et team på oftest 4 mand for at udføre almindelige vedligeholdelsesarbejder som de reducerede driftsbesætninger ikke længere har tid til. De er ikke som de øvrige ombordværende lønnet af rederiet, men af firmaet i hjemlandet. Til forskel fra hovedparten af de øvrige udlændinge er det således ikke Danmarks Rederiforening, der forhandler løn- og arbejdsvilkår for denne gruppe.

#### *Risici til søs*

Risikoen for at omkomme til søs er faldet drastisk de seneste generationer men er fortsat langt større end i land. Siden 1970 er mindst 417 søfarende omkommet under udførelsen af deres erhverv om bord i danske handelsskibe, og de sidste 10 år er knap 100 mennesker omkommet. Sammenlignet med andre erhverv er risikoen for at omkomme til søs omkring 20 gange højere end gennemsnittet i land. Dette dækker selvfølgelig over store forskelle i risikoen i forskellige erhverv i land, hvor brancher som landbrug og bygningsindustri

traditionelt er farlige erhverv uden dog at nå op i nærheden af risikoen inden for søfart. Kun fiskeriet er mere risikofyldt. Inden for søfarterhvervet er risikoen også skæv. Coasterne og andre mindre skibe er farlige arbejdspladser, hvorimod de store skibe generelt er mere sikre, både med hensyn til risiko for forlis og risikoen for arbejdsulykker.

Årsagerne til dødsulykkerne kan groft opdeles i 3 grupper, nemlig som følge af forlis og andre søulykker, egentlige arbejdsulykker og en gruppe af andre ulykker, som sker blandt påmønstrede, men i fritiden om bord. Cirka 40% er omkommet ved forlis, et tilsvarende tal er omkommet ved egentlige arbejdsulykker og resten ved andre ulykker.

#### *Havari og forlis*

Selv om handelsskibe er blevet langt mere sikre end fortidens skibe, er havari og forlis langt fra nogen sjældenhed. Siden 1970 og frem til 2003 er 153 søfarende omkommet ved skibforlis eller anden alvorlig søulykke, hyppigst brand. På trods af forbedret sikkerhed og bedre redningsmidler har der også i de senere år været mange alvorlige forlis med mange omkomne (Tabel 1). Langt hovedparten af alle forlis siden 1970 har ramt mindre skibe under 1.600 brt. Faktisk er der siden 1970 kun forlist tre store skibe, nemlig bulkcarrieren HEERING KIRSE, som forliste i Stillehavet i 1971, MAGNUS JENSEN ved Grønland i 1981 og ro-ro skibet MERCANDIAN ATLANTIC II som kæntrade og sank i Atlanterhavet i 1990.<sup>6</sup> For den enkelte søfarende er risikoen for at komme ud for et havari eller egentlig forlis, hvor besætningen må forla-

de skibet, ikke helt ubetydelig. Siden 1990 er 25 skibe forlist, og ved 11 andre havarier måtte dele eller hele besætningen forlade skibet, og 200 søfarende har været direkte involveret. Blandt disse omkom de 51. Langt det alvorligste forlis i mange årtier skete i oktober 2003, hvor forsyningsskibet STEVNS POWER blev trukket ned under ankerhåndtering ud for Afrika, og alle 11 ombordværende omkom.

Sikkerheden til søs er blandt andet reguleret af de internationale såkaldte SOLAS-regler som FN-organisationen International Maritime Organisation (IMO) står bag. I 1986 trådte nye regler om lukkede redningsbåde i kraft, og i 1991 kom der krav om et vis antal rednings- eller beskyttelsesdragter om bord. Disse nye forbedringer sikrer dog langt fra mod alle risici. De mindre handelsskibe er sårbare fartøjer, som for de flestes vedkommende f.eks. ikke kan flyde, hvis der kommer en læk ind til lastrummet. Mange er omkommet ved, at de på forlistidspunktet var inde i skibet, eller under evakueringen er endt i vandet, hvor sandsynligheden for at overleve er ringe, bl.a. fordi vejrforholdene ofte er ekstreme. Selv de bedste redningsmidler hjælper ikke noget i en sådan situation.

#### *Arbejdsulykker*

Søfarten blev, som en af de første brancher, i 1905 pålagt af regeringen at lave en ulykkesforsikring for de søfarende. Risikoen var stor, selv om den allerede på det tidspunkt var faldet væsentlig, efter at en stor del af sejlskibsflåden var blevet erstattet af dampskibe og senere motorskibe. På trods af væsentlige tekniske forbedringer om

bord er arbejdsulykker fortsat et alvorligt problem.<sup>7</sup> Specielt forekommer der, i forhold til andre erhverv, mange dødsulykker også i forbindelse med arbejdet. Siden 1990 er 46 søfarende omkommet som følge af arbejdsulykker, og til forskel fra søulykker rammer arbejdsulykkerne brede del af søfarten og ikke kun de mindre skibe. Selv på de store og moderne containerskibe sker der alvorlige ulykker. Redningsøvelser, arbejde med trosser, lastning og losning samt specialarbejde så som kabelarbejde og arbejde på entreprenørfartøjer og sandpumpere er blandt årsagerne.

I det seneste årti har et af redskaberne til at få gjort noget ved arbejdsulykkesproblemet været et krav om udarbejdelse af arbejdspladsvurderinger (APV) for alle væsentlige arbejdsfunktioner om bord. APV'er bruges også på land og er egentlig kommet på dagsordenen via et EU-direktiv. EU er også den direkte årsag til, at der i danske skibe er et krav om, at der ved arbejde i master og lignende skal være etableret en permanent faldsikringsanordning for at kunne forhindre nedstyrtning. Internationalt er der også blevet taget initiativer til bedre sikring af arbejdssikkerhed og skibssikkerhed. I sidste halvdel af 1990'erne blev den såkaldte ISM-kode (International Safety Management) gradvis indført på alle skibstyper. Den er udarbejdet af IMO og gælder i alle lande. Det er et detaljeret regelsæt, som har til formål at sikre sikker skibsdrift blandt andet for at undgå forureningskatastrofer, men medtager også forhold af betydning for den enkeltes sikkerhed. De forskellige initiativer har dog indtil nu ikke vist den helt sto-

re effekt. Når der tages hensyn til, at en række færgefarter blev indstillet efter færdiggørelsen af bl.a. Storebæltsbroen, og at mange af de risikofyldte coastere er forsvundet, er der ikke sket det helt store med ulykkesstatistikken – der er reelt ikke sket noget fald i ulykkeshyppigheden.

Der er således noget, der tyder på, at midlerne til reduktion af arbejdsulykkerne ikke er de rigtige eller i hvert tilfælde utilstrækkelige. Faldsikringskravene, som har kostet ikke ubetydelige omkostninger, er i hvert tilfælde et eksempel på, at man ikke på forhånd har gjort sig tilstrækkelige grundige overvejelser om, hvorvidt man overhovedet havde et problem. Der findes kun meget få eksempler på alvorlige nedstyrtningssulykker både før og efter reglerne blev indført. APV'ernes største problem er nok, at papiret er taknemmeligt. Omhyggeligt nedskrevne procedurer for opgaverne om bord skaber ikke i sig selv en sikkerhedskultur. Muligvis er der noget at lære fra filippinske søfarende. De har en væsentlig lavere ulykkesrisiko end danskere. Noget af det skyldes underrapportering men noget tyder på, at de faktisk har en anden adfærd.

I de sidste godt 10 år er antallet af arbejdsulykker blevet en konkurrenceparameter, idet de i visse sektorer, specielt skibe i offshore sektoren, skal kunne fremvise deres ulykkesstatistik. Måleenheden er »lost time accidents« (LTA) – eller ulykker, som har medført fravær ud over et døgn. At blive målt på antallet af ulykker har naturligvis også betydet, at der af og til udvises en vis kreativitet for at undgå, at en ulykke registreres som en LTA – måske specielt, fordi



Flydedokken er tom, og coasterne oplagt uden udsigt til at komme i fart igen under dansk flag. Mange arbejdspladser og et stykke kulturhistorie er ved at forsvinde. Marstal, sommeren 2004.  
(Foto: Henrik L. Hansen, 2004)

*The floating dock is empty and the coasters are laid up with no prospect of sailing out under a Danish flag again. Many jobs and a piece of cultural history are disappearing. Marstal, summer 2004.  
(Photo: Henrik L. Hansen, 2004)*

der også er eksempler på, at skibsførerens årlige bonus fra rederiet afhænger af antallet af LTA'ere om bord.

*Udsættelse for farlige stoffer og andre forhold, som kan give varige helbredsproblemer*

Transport af farligt gods foregår ofte med skibe. Det betyder, at søfarende specielt i tankskibe regelmæssigt udsættes for sundhedsskadelige kemikalier. Specielle arbejdsopgaver som f.eks. tankrensning kan være specielt problematisk, men nye må-

linger i tankskibes beboelsesområder har vist, at der også der kan være koncentrationer af sundhedsskadelige stoffer i langt større mængder, end det accepteres i boliger i land. I nyere skibe er forholdene blevet forbedret, men langt fra løst. Ved lastning af tankene vil overskudsluften komme ud af ventiler på dækket. Denne vil indeholde store mængder kemikalier. Det er teknisk set muligt at fortætte og genanvende kemikalierne, men det gøres stort set ikke i praksis.

Skibsarbejdet kan også medføre udsættelse for forskellige kemikalier og opløsningsmidler, som kan være helbredsskadelige. Dette område har haft megen opmærksomhed de sidste 10 år, og skibene er f.eks. blevet pålagt at lave specielle rum med ventilation til opbevaring af maling og sørge for, at der er de nødvendige oplysninger om de produkter, der arbejdes med (arbejdspladsbrugsanvisninger), så den enkelte om nødvendigt kan beskytte sig mod risici. Der er på det seneste også kommet krav om at skulle udarbejde arbejdspladsvurderinger for arbejde med farlige stoffer samt arbejdet på at erstatte sundhedsskadelige produkter med mindre skadelige. Den reelle risiko for at blive udsat for helbredsskadelige kemikalier er blevet væsentlig nedsat for hovedparten af de søfarende. De udenlandske søfarende har ikke altid den samme uddannelsesmæssige baggrund som danskere, og da der reelt også ofte er sprogproblemer kan det være vanskeligt at sikre denne gruppes arbejdsmiljø.

På vogn- og trailerdæk vil der ofte være høje koncentrationer af udstødsgasser, hvor specielt dieselmotorernes udstødning

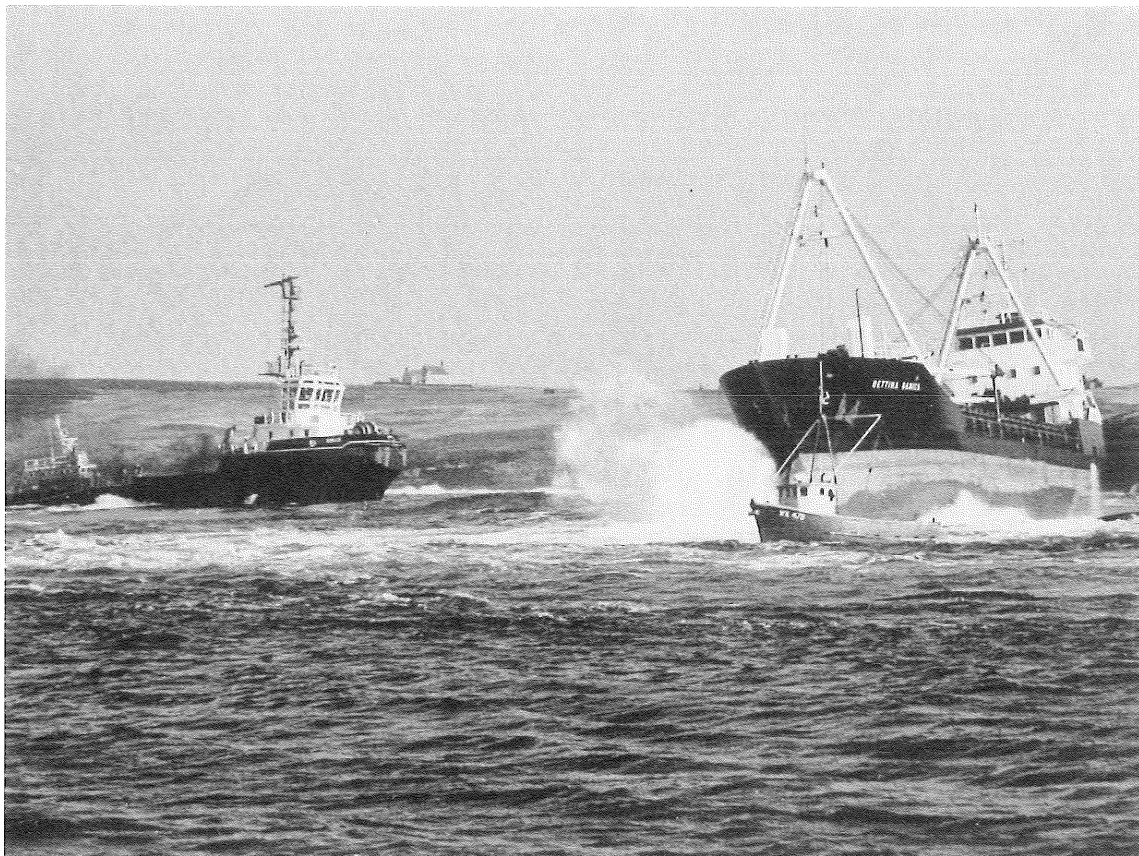
er problematisk på grund af et højt partikelindhold. Det er veldokumenteret, at dieselpartikler udgør et alvorligt sundhedsproblem, ikke kun på skibe, men i høj grad også i forurenede byer. Maskinrum kan indeholde olietåger, men videnskabelige undersøgelser har vist, at der ikke forekommer kemiske forbindelser i et omfang, som giver alvorlig bekymring for, at der skulle opstå sundhedsskader. Derimod kan maskinbesætningen blive udsat for store mængder sundhedsskadelige stoffer ved arbejde med brugt olie, idet de skadelige stoffer let kan optages gennem huden.

Indtil begyndelsen af 1970'erne var det almindeligt at brandsikre skibe med asbest. Det giver en meget effektiv brandsikring, men asbestfibrene er kræftfremkaldende. Problemet er velkendt på f.eks. eternitfabrikken i Ålborg og blandt skibsværftsarbejdere. Også søfarende havde tidligere en overhyppighed af den specielle og altid dødelige lungehindekræft, som asbestfibrene forårsager. Efter at asbest nu har været forbudt i alle nye skibe i næsten 30 år, ser vi resultatet. De seneste opgørelser af kræft blandt danske søfarende har vist, at der i de seneste år ikke har været en overhyppighed af den asbest-forbundne lungehindekræft. Målet med forebyggelsen synes nu at have vist sin virkning.

#### *Arbejds miljøet kom til søs*

En marineordbog skal ikke være mange årtier gammel for at ordet arbejdsmiljø ikke er med. Dermed ikke sagt, at begrebet ikke har eksisteret til søs, da det på mange måder er gammel vin på nye flasker. Meget af det, som arbejdsmiljøarbejdet i dag står





Coasteren BETTINA DANICA står »high and dry« på klipperne på Stroma Island i Pentland Firth den 13. februar 1993. Skibet måtte opgives og er derfor med på den lange liste over forlis af mindre handelsskibe. Besætningen på 6 kommer alle sikkert i land dagen efter ved hjælp af en helikopter. (Foto: Bent Mikkelsen)

*The coaster BETTINA DANICA standing »high and dry« on the cliffs on Stroma Island in Pentland Firth on 13th February 1993. The ship had to be given up as lost and is therefore on the long list of wrecked smaller merchant ships. The crew of six were all brought safely ashore by helicopter the next day. (Photo: Bent Mikkelsen)*

for, kaldes af mange søfarende for en ny betegnelse for godt sømandsskab, som man hele tiden har kendt det. Arbejdsmiljø kom for alvor ind i sproget i 1970'erne, da vi i 1977 fik den første Arbejdsmiljølov

gældende for landerhverv. Arbejdsmiljøloven var en samling af forskellig arbejderbeskyttelseslovgivning, som nu klart definerede arbejdstagernes ret til et sundt arbejdsmiljø. Det har været foreslået at indføre

arbejdsmiljøloven til søs, men det synes hurtigt at være blevet klart, at området dels var dækket af anden lovgivning og samtidig var så specielt, at den ikke direkte kunne bruges i skibe.

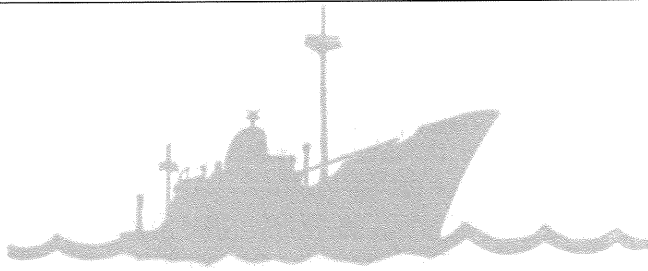
Forskellige initiativer på mere eller mindre privat basis har tidens løb skullet medvirke til forbedring af sundheds- og arbejdsforholdene til søs. Dansk Røde Kors var i 1949 udgiver af en omfangsrig lægebog for søfarende. *Søfartens Hygiejnekomiteé* blev oprettet i 1946 og var en blanding af offentlig initiativ og filantropi. Målet var at forbedre søfarendes helbredsforhold ved at udarbejde pjecer og udsende foredrag om forskellige emner som f.eks. malariaforebyggelse, almen hygiejne og tuberkulose. Fraset nogle få initiativer vedrørende drikkevand var komiteens arbejde rettet mod den enkelte søfarende og hans eget ansvar for sit helbred. Komiteen blev i 1960 afløst af *Søfartens Sundhedsråd*, som eksisterede frem til 1980.

*Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg* var et nyt initiativ, der, som navnet siger, havde til formål at sikre arbejdsmiljøet til søs. Det blev oprettet i 1961. Udvalget gennemførte blandt andet en række annonsekampagner med henblik på at bekæmpe søulykker og arbejdsulykker. De blev bragt i de faglige organisationers tidsskrifter, f.eks. i Sømændenes blad »Ny Tid«,<sup>8</sup> men også i bladet »Position« med en noget bredere læserskare. Udvalget orienterede også om nye regler for sikkerheden om bord,<sup>9</sup> men igangsatte ikke større egentlige arbejdsmiljøinitiativer. Ligesom Søfartens Hygiejnekomiteé var indsatsen rettet mod den enkel-

te søfarende og ikke så meget mod, hvad der kunne ligge af mere grundlæggende problemer i arbejdets tilrettelæggelse.

Søfartslovgivningen blev hen ad vejen forsøgt tilpasset udviklingen i land. I 1972 blev der i land indført regler om oprettelse af sikkerhedsorganisationer og sikkerhedsrepræsentanter på alle virksomheder af en vis størrelse. Tre år efter, den 1. februar 1975, trådte der tilsvarende i kraft om bord i skibene. Reglerne afspejlede dog allerede fra starten til dels fortidens store besætninger, idet reglerne kun gjaldt i skibe med mere end 10 menige. Det betød, at hele den mindre del af handelsflåden, herunder hele den store coasterflåde og de lidt større skibe helt op til 1.600 brt. med masser af arbejdsmiljøproblemer, ikke var omfattet. I 1973 kom der i land et krav om anmeldelse af arbejdsulykker til Arbejdstilsynet. Tilsvarende regler til søs trådte i kraft 15 år senere – i 1988. I 1975 kom der regler om støj i skibe.<sup>10</sup>

I slutningen af 1970'erne var der i specielt den mere venstreorienterede del af samfundet tiltagende fokus på arbejdsvilkår, og der opstod i universitetsbyerne nogle grupper, som blev kaldt *Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere*. En af disse grupper blev kaldt Sømandsgruppen og havde tætte relationer til Tidens Højskole, som var blevet oprettet af Sømændenes Forbund og havde stærke politiske overtoner. Gruppen valgte at se nærmere på søfarendes arbejdsforhold og udgav flere rapporter om arbejds- og levevilkår til søs.<sup>11, 12</sup> Den ene af rapporterne belyste ganske grundigt og seriøst ulykkesproblematikken og argumenterede for, at der var behov for



## **Pas på åbne luger!**

**Mange ulykker i danske skibe skyldes fald gennem åbne luger.**

**Under arbejdet med rengøring af mellemdækket gik en matros baglæns med en spuleslange og styrtede derved ned gennem en trimluge, som han selv kort forinden havde åbnet.**

**Matrosen slap med lårbensbrud, men det kunne være gået værre!**

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg

Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg forsøgte gennem 1970'erne at gøre noget ved de mange alvorlige arbejdsulykker bl.a. ved kampagner i fagblade. Annoncerne fokuserede på, hvad den enkelte selv kunne gøre for at forhindre ulykker og i mindre grad på de organisatoriske og indretningmæssige forhold om bord.

*Throughout the 1970's the Committee for the Protection of Workers in the Shipping Industry tried to do something about the many serious industrial accidents, amongst other things by means of advertising campaigns in shipping magazines. The advertisements focussed mainly on what the individual sailor could do to prevent accidents, and to a lesser degree on how the work on board was arranged and organised.*

en ekstra indsats inden for søfartsområdet. Der var en del omtale specielt i den mere sensationsprægede del af nyhedsmedierne, men reelt medførte det ikke væsentlige nye initiativer.

I 1986 påbegyndte en gruppe læger under uddannelse til speciallæger i arbejdsmedicin et projekt som havde til formål at belyse risikoen for dødsulykker i søfartserhvervene.<sup>13</sup> Resultatet var ikke meget forskelligt fra, hvad *Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere* var kommet frem til nogle år tidligere, men den nye undersøgelse formåede at vække langt større mediebevågenhed og hurtigt var forskellige politiske initiativer i gang. Til forskel fra i 1979 vakte den nye rapport de mere seriøse mediers bevågenhed. I maj 1987 vedtog Folketinget en dagsorden, som pålagde regeringen at gøre noget ved problemet, og søfartsmyndighederne begyndte at tage forskellige initiativer. Det medførte bl.a., at der i slutningen af 1989 trådte en bekendtgørelse om sikkerhedsarbejde i skibe i kraft, og 1. februar 1988 blev det lovbefalet at anmelde arbejdsulykker om bord i skibe. Også andre kredse med en baggrund inden for arbejdsmedicin tog en række initiativer, som havde væsentlig betydning for udviklingen.<sup>14</sup> Vejen var efterhånden banet for etablering af arbejdsmiljøkompetence i den nyoprettede Søfartsstyrelse og oprettelse af Søfartsmedicinsk Institut i 1992 og Søfartens Arbejdsmiljøråd i slutningen af 1993. Søfarten havde nu i princippet opnået samme rammer, som gjaldt i land.

*Fagforeningerne, rederne og arbejdsmiljøet*  
Den nye Arbejdsmiljølov fra 1977 var som

nævnt ikke gældende for søfarten. De fleste anså det for logisk, at søfarten blev reguleret af særlig lovgivning, da søfart på de fleste områder adskilte sig fra virksomheder i land. På den anden side var presset for at få søfarten med på udviklingen begrænset. Den legendariske leder af Sømændenes Forbund, Preben Møller Hansen, havde større mål end at forbedre arbejdsmiljøet for sine medlemmer. Det var kampen mod kapitalismen, E.F., udlændinge i skibene, apartheid i Sydafrika, Socialdemokratiet og forbedring af lønforhold, der fyldte lederne i fagforeningsbladet »Ny Tid«. Ikke en eneste gang i årene 1970-82 brugte Preben Møller Hansen i sine mange ledere så meget som en linje på arbejdsmiljø.<sup>15</sup> Enkelte gange har medlemmer af Sømændenes forbund fremsat forslag om, at søfarten skulle være omfattet af arbejdsmiljøloven og generalforsamlingen i Sømændenes forbund i 1976 pålagde ledelsen at arbejde for, at der blev lavet regler for at sikre, at malingsarbejde blev mere sikkert.<sup>16</sup> Preben Møller Hansen var gentagne gange også inde på problemstillingen om sikkerhed til søs. Løsningsforslagene på problemet med redernes »flydende ligkister« gik aldrig i detaljer; det egentlige problem var »rederekajerne« i Statens Skibstilsyn, som konstant gav efter for redernes krav om reduktion i besætningerne. Om det havde så meget at gøre med de dårlige ulykkesstatistikker, som faktisk gjorde sig gældende i 1970'erne, kan diskuteres, men korrekt er det, at besætningsstørrelserne faldt i de år. I de små coastere under 300 BRT var der specielle problemer med dæksbesætninger bestående udelukkende af unge ubefarne

matroser, hvilket formodentlig har haft betydning ved en række forlis.<sup>17</sup>

Medlemmerne af Sømændenes Forbund, som måske havde problemerne lidt tættere inde på livet end forbundsledelsen, bragte af og til forskellige arbejdsmiljøproblemer frem i dagens lys via »Ny Tid«.<sup>18</sup> Der var faktisk nogle, der med rette gjorde sig nogle overvejelser over, hvad man blev udsat for om bord af kemikalier og andre arbejdsforhold, som kunne udgøre en risiko. Nogle menige medlemmer deltog også i arbejdet i det ovenfor nævnte *Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere*, men ledelsen involverede sig ikke i større omfang.

Heller ikke rederne brugte i 1970'erne mange ressourcer på arbejdsmiljø. Da der i 1975 blev indført bestemmelser om sikkerhedsrepræsentanter og sikkerhedsudvalg i danske skibe, var det ikke med Danmarks Rederiforenings opbakning, som mente, at ordningen ville »forflygtige den lovfæstede og indarbejdede ansvarsfordeling i skibene«.<sup>19</sup> Det blev ikke set som et redskab til forbedret sikkerhed og dermed som en mulighed for mere sikker skibsdrift og dermed indtjening. Da Lov om skibes sikkerhed blev vedtaget i februar 1980, var det politikernes ønske bl.a. at bringe lovgivningen til søs i overensstemmelse med Arbejdsmiljøloven i land. Rederiforeningen fandt ikke noget behov for yderligere regulering af arbejdsmiljøet og mente, at det ville være »en omkostningsbelastning i en tid, hvor erhvervet har brug for det modsatte«.<sup>20</sup> Senere, i 1990'erne, var tilgangen blevet noget mere positiv,<sup>21</sup> idet der nu var tilslutning til, at »søfarende i videst mulig udstrækning skal sikres et

arbejds miljø, der svarer til det, der gælder for en arbejdstager i land«.

Det manglende økonomiske incitament til at gøre noget ved et centralt arbejdsmiljøproblem som f.eks. arbejdsulykker og arbejdsbetingede lidelser var - og er - langt hen ad vejen en bivirkning ved velfærdssamfundet, hvor samfundet påtager sig hovedparten af de økonomiske forpligtigelser, som opstår i kølvandet på de alvorligste arbejdsulykker og de arbejdsbetingede lidelser. Nok skal rederne betale ulykkesforsikringspræmie og sygedagpenge i en kortere periode, men de helt store udgifter kommer, når det sociale system skal til at træde til. Der findes eksempler på ganske unge søfolk, som er blevet fuldstændigt invalideret efter alvorlige ulykker. Samfundet vil skulle betale førtidspension i årtier, læge- og hospitalsudgifter, kørestol og andre hjælpemidler, hjemmehjælp og alt muligt andet. De samlede omkostninger for samfundet kan hurtigt blive langt større end for forsikringsselskabet. Det danske sociale system er med til at sikre den enkelte i tilfælde af alvorlig ulykke, men betyder også, at arbejdsgivernes økonomiske motivation for at sikre arbejdsmiljøet ikke er særligt høj, da samfundet er den reelle økonomiske bagstopper. Dette gælder dog ikke for de udenlandske søfarende, som ofte kommer fra lande med ringe eller slet ingen social sikring.

Inden for søsikkerhedsområdet har skibsedernes opbakning til forbedret sikkerhed for besætning og skibe været mere helhjertet. Rederiforeningen deltog f.eks. i udarbejdelse af nye regler vedrørende brandsikring i skibe i midten af 1970'erne, selv om

man dog mente, at nogle af reglerne var for vidtgående.<sup>22</sup> Dette arbejde ser ud til nu at have været til stor gavn. I 1970'erne var apteringsbrande og maskinrumsbrande relativt hyppige og mindst 13 søfarende i danske skibe omkom. I 1980'erne var tallet faldet til et par stykker, og siden 1990 er der ikke omkommet nogen som følge af brande i handelsskibe.

#### *Arbejds miljøarbejdet til søs i dag*

Søfartsstyrelsen er i dag den myndighed, der er ansvarlig for reguleringen og tilsynet med arbejdsmiljøet om bord i skibe. Fra at være et vedhæng til alle de andre krav, der stilles til skibe, er strategien i de senere år at integrere arbejdsmiljø i alle sammenhænge af skibsdriften. Søfartsstyrelsen har udarbejdet omfangsrige regler inden for området og stillet en række krav til såvel eksisterende som nye skibe. Kravene til danske skibe er formodentlig de mest vidtgående i verden. For specielt de mindste skibe har omkostningerne været af betydning om end andre forhold har været af større betydning for den dårlige økonomi for specielt coasterne.

Søfartens bedriftssundhedstjeneste, eller mere officielt, Søfartens Arbejds miljøråd, har nu været i gang i godt 10 år og har på mange måder sat sit præg på udviklingen. Det grundlæggende formål med arbejdet er at bidrage til indarbejdelsen af arbejdsmiljøregler i det daglige liv om bord i skibene. Initiativerne har været mange og rettet mod mange forskellige områder lige fra forebyggelse af HIV til mere traditionelle områder som forslag til bekæmpelse af konkrete problemer så som støjbekæmpelse i skibe og

udsættelse for farlige stoffer. Arbejdsmiljørådet har derimod kun i meget begrænset omfang beskæftiget sig med rådgivning af enkeltpersoner. Blandt væsentlige indsatsområder kan følgende nævnes:

1. Udarbejdelse af konkrete forslag til løsning af arbejdsmiljøproblemer, både i tilfælde, hvor rederiet selv er blevet opmærksom på det, og situationer, hvor Søfartsstyrelsen har stillet krav. Det kan dreje sig om alt fra indeklima til arbejdspladsindretninger og personlige værnemidler.
2. Udarbejdelse af branchevejledninger, det vil sige mere generelle vejledninger udarbejdet i samarbejde med redere og arbejdstagerorganisationer om, hvad der er god praksis for udførelse af arbejdsopgaver, som ikke på anden måde er reguleret. Disse vejledninger har også kunnet indgå i de krav rederierne har fået stillet som led i indførelsen af ISM-koden.
3. Gennemførelse af forskellige former for uddannelse, herunder de obligatoriske arbejdsmiljøkurser for visse søfarende, de såkaldte §16 kurser.
4. Kemikaliesanerung. Der er systematisk blevet arbejdet med at kunne rådgive om anvendelse af de mest sikre kemikalier om bord samtidig med, at antallet af forskellige kemikalier om bord reduceres.
5. Krisehjælp. Der er i dag mulighed for at udsende psykologer og andre eksperter til skibe, hvor der er et akut behov efter f.eks. alvorlige ulykker.
6. I de seneste år er *sundhedsfremme* kommet på dagsordenen. Rygning, overvægt

og andre risikofaktorer for sygdom og for tidlig død er ikke længere kun en privat sag, og der er udarbejdet en række tilbud, som den enkelte og rederierne kan bruge.

Indtil videre er det obligatorisk for rederne at være tilmeldt Søfartens Arbejdsmiljøråd – men ikke nødvendigvis at udnytte muligheden for rådgivning.

Arbejdsmiljøarbejdet til søs har på mange måder været vanskeligt at gennemføre. Der er ikke den store tradition eller interesse blandt alle søfolk, og nogle har opfattet det som endnu et bureaukratisk tiltag, som blot kræver ekstraarbejde ud over alt det andet, som de seneste årtiers mange nye regler har medført. De, som reglerne egentlig skulle sikre, har ikke altid været enige i, hvordan tingene skulle gribes an. De udenlandske søfarende har sjældent en uddannelsesmæssig baggrund inden for arbejdsmiljøområdet, og langt fra alle har været på arbejdsmiljøkurser. Den skandinaviske tradition med f.eks. sikkerhedsudvalg kan være vanskelig at gennemføre i praksis, når søfarende fra andre kulturer er med ved bordet. Der er ofte ingen tradition for at komme frem med problemer, og man er vant til en streng hierarkisk struktur. De sproglige problemer er også af betydning. På trods af, at alle om bord skal kunne forstå et fælles arbejdsprog, som oftest engelsk, vil man tit opleve, at de reelle sproglige færdigheder er meget begrænsede.

Heller ikke i de senere år har hverken de faglige organisationer eller rederne prøvet at sætte dagsordenen for, hvorledes arbejdsmiljøproblemerne til søs skulle hånd-

teres. Det har ikke stået højt på prioriteringslisten. Hyrens størrelse og de øvrige arbejdsvilkår har været vigtigere. I praksis har det været Søfartsstyrelsen og Søfartens Arbejds miljøråd som har taget langt hovedparten af initiativerne. Den store gruppe af udenlandske søfarende har reelt ikke de store muligheder for at påvirke udviklingen da det kun er de danske organisationer, der har direkte indflydelse på arbejdsmiljøarbejdet. Langt hen ad vejen har forbedringer af arbejdsmiljøet således været drevet frem af søfartsmyndighederne og andre, som ikke selv var en del af erhvervet. Ikke alle synes, at det er lige vigtigt.

#### *Søfarendes levevilkår og sygdomme*

Da diskussionen om arbejds- og levevilkår kom op igen midt i 1980'erne var argumenterne for en øget indsats inden for søfartserhvervet, som ovenfor nævnt, dels de alt for hyppige ulykker, men også at en ny opgørelse fra Danmark Statistik viste, at søfarende havde en langt større dødelighed end andre erhvervsaktive.<sup>23</sup> Spørgsmålet om den stærkt forøgede dødelighed blandt søfarende er senere blevet studeret nærmere.<sup>24</sup> Og svaret er klart; søfarende har, set som gruppe, en stærkt forhøjet dødelighed. Også de seneste opdaterede analyser viser samme billede. Nyere analyser viser også, at søfarende oftere kommer på sygehus end andre tydende på, at helbredet generelt er dårligt. Undersøgelserne har dog også klart vist, at søfarende er en broget gruppe. Enkelte grupper, som f.eks. officerer i større skibe, klarer sig lige så godt eller bedre end gennemsnittet i land, hvorimod menige søfarende trækker



Filippinsk skibsassistent er i gang med at efter-spænde surringer, efter at skibet har været et par dage i søen. På de store skibe med flere tusinde containere på dækket er det et større og samtidigt belastende arbejde på grund af ubekvemme arbejdsstillinger og mange vrid.  
(Foto: Henrik L. Hansen, 2004)

*A Philippine sailor tightening the lashings after the ship has been at sea for a couple of days. On the large ships with several thousand containers on deck it is a bigger and more strenuous job because of the uncomfortable working position and the many twists and turns.*

*(Photo: Henrik L. Hansen, 2004)*

gennemsnittet voldsomt ned. Det er dog vigtigt at holde fast i, at det, at en gruppe i gennemsnit har et dårligt helbred, ikke betyder, at alle søfarende har et dårligt helbred.

Forklaringerne på det dårlige helbred og den høje dødelighed er mange. Samlet udgør dødsulykker en væsentlig del af overdødeligheden. Det er dog langt fra dødsulykkerne til søs, som udgør hovedparten. Så på trods af, at der i forhold til andre erhverv er mange dødsulykker til søs, er det ikke det, der for alvor tæller, når gruppens samlede overdødelighed gøres op. Det er ulykker i land af enhver art, herunder en betragtelig overdødelig som følge af trafikulykker. Søfarende kommer også en del hyppigere på sygehuset som følge af skader end gennemsnittet af andre erhvervsgrupper, men også her er en søfarende ikke en søfarende; officerer i de store skibe kommer mindre hyppigt på hospitalet som følge af ulykker end menige og officerer i coastere. Heller ikke disse ulykker er domineret af arbejdsulykker, selv om disse selvfølgelig også i en del tilfælde medfører hospitalsindlæggelse. Selvmord forekommer også med en overhyppighed. Det er efterhånden sjældent, at de sker om bord.

Søfarende er i højere grad end gennemsnittet i andre erhverv belastet af sygdomme og dødsfald, som er tæt forbundet med livsstil. Tobak, overvægt og manglende fysisk aktivitet er forhold af afgørende betydning. Søfarende adskiller sig på det punkt ikke fra resten af befolkningen – der er bare lidt mere af det hele. Det viser sig i form af en øget kræftforekomst, specielt lungekræft, hjertesygdomme og kredsløbs-

problemer. Emnerne er nu så småt ved at komme på dagsordenen også til søs, men er et eksempel på, at søfarten er bagud i forhold til udviklingen i land. Der er fortsat en del i søfartserhvervet, herunder nogle af de faglige organisationer, som mener, at sundhedsfremme ikke hører til på dagsordenen – det må være den enkeltes sag. Enkelte rederier har på eget initiativ valgt at tage emnet op. Sundhedsfremme handler også om økonomi – endda big business. Rygere og overvægtige vil med langt større sandsynlighed blive syge og dø tidligere og på en række forskellige måder være en meget væsentlig omkostningsbelastning og tab af store menneskelige ressourcer. Arbejdsmiljøet til søs kan kun forklare meget begrænsede dele af sundhedsproblemerne.

Tidligere tiders svøber for søfarende i international fart så som malaria og andre tropesygdomme hører ikke helt fortiden til. Der har også været dødsfald blandt søfarende som følge af malaria i de seneste år. Uden undtagelse er smitten sket på Vestafrika, hvor malariamyggen fortsat trives også i havneområder. Der er et fortsat behov for opmærksomhed på denne farlige sygdom blandt søfarende og andre involveret i behandling af søfarende, som har været i malariaområder. Ud over malaria er der meget få andre tropesygdomme, som udgør en reel trussel for søfarende i dag. Nye sygdomme som SARS og fugleinfluenza er dukket op i de seneste år. De har ikke ramt nogen danske søfarende, men på anden vis i høj grad påvirket skibsdriften.

Tuberkulose forekommer i dag sjældent om bord i skibene. De fleste søfarende og



forhenværende søfarende, som pådrager sig tuberkulose bliver smittet i de ret få belastede sociale miljøer i Danmark, hvor der jævnligt forekommer tuberkulose. Forhyringen af udenlandske søfarende fra lande med høj forekomst af tuberkulose har i enkelte tilfælde medført smitte af danske søfarende. De udenlandske søfarende bliver normalt undersøgt inden forhyringen, selv om dansk lovgivning faktisk ikke stiller krav om dette. Dette sikrer dog ikke fuldstændig mod, at de udenlandske søfarende under den ofte langvarige udmønstring udvikler smittefarlig tuberkulose.

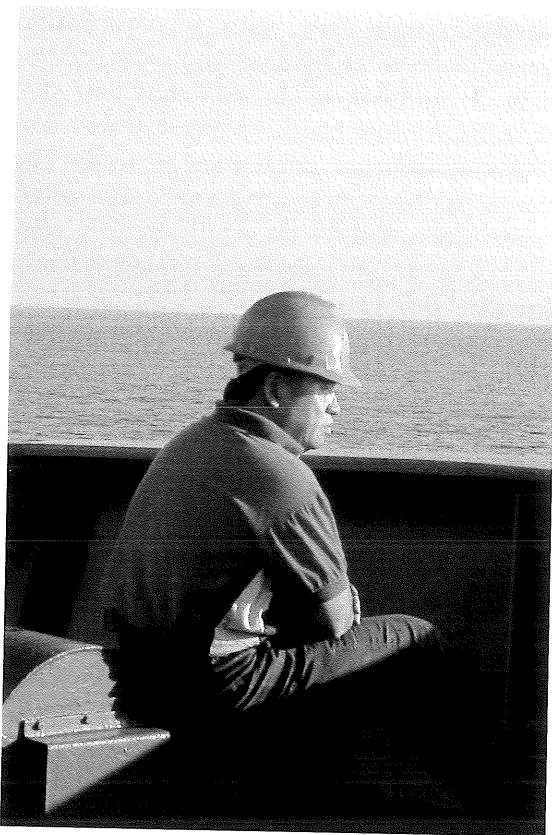
Kønssygdomme forekommer i dag sjældent, men i stedet for er der kommet en ny seksuelt overførbart sygdom, som til gengæld er langt alvorligere end de traditionelle kønssygdomme, nemlig AIDS. En ikke helt ubetydelig gruppe søfarende er blevet smittet heteroseksuelt i Vestafrika, Bangkok og nogle få andre steder. Søfarende er dog ikke unikke i den sammenhæng, da der også er eksempler på en del andre rejsende og udstationerede, som tager væsentlige risici i højrisikoområder.

*Den sociale lagdeling – klassesamfundet til søs*  
Skibssamfundet er traditionelt hierarkisk opbygget med en kaptajn, som ikke kun er den øverste arbejdsleder om bord, men også kan fungere som myndighed og endda i visse situationer også være den dømmende magt. Dette er principielt stadig gældende, men tidligere tiders meget synlige skel mellem skibsfører, officerer og den menige besætning er mere eller mindre forsvundet. Efter at der er kommet en tiltagende andel udlændinge om bord er der

opstået andre skel, som på overfladen måske ikke er så synlige, men som stikker dybt. I henhold til dansk lovgivning skal skibsføreren om bord i et dansk skibe være dansk statsborger, men i de store danske handelsskibe er hele gruppen af seniorofficerer oftest danske om end der er eksempler på, at eneste dansker om bord er skibsføreren. De yngre styrmænd vil kunne være fra Filippinerne, men visse steder er der kommet en ny gruppe mellemledere om bord, nemlig veluddannede indiske styrmænd og maskinmestre.

Den danske matros er i efterhånden størstedelen af udenrigsflåden blevet afløst af filippinske eller polske søfarende. I bunden af hierarkiet findes i mange større skibe, som nævnt ovenfor, vedligeholdelsesteams som hovedsagelig kommer fra Thailand. De opfattes ofte ikke som en del af besætningen, og ofte lever de et arbejdsmæssigt og socialt isoleret liv om bord. Ofte lever team'et i et fælles lukaf, hvor de sover, spiser og laver mad på et enkelt køgeblus uden større social kontakt til skibets øvrige besætning bl.a. på grund af, at deres sprogkundskaber ofte er meget begrænset på trods af kravene om et fælles arbejdsprog om bord. Deres levevilkår er principielt underlagt samme regler som den egentlige besætning, men lovgivningen giver mulighed for at dispensere fra de generelle regler, hvis det drejer sig om midlertidigt ombordværende. I praksis er disse reparatørgæng ofte om bord i meget længere perioder end specielt den danske del driftsbesætningen.

Blandt danske skibsofficerer, og til dels inden for hele skibsfartsområdet opstår der



Filippinsk søfarende om bord i mindre dansk tørlastskib. Reduktionen i besætningsstørrelser og besætninger fra flere vidt forskellige kulturer har medvirket til, at ord som psykisk arbejdsmiljø og isolation er kommet på dagsordenen også til søs. (Foto: Jan L. Høyer)

*A Philippine sailor on board a small Danish dry cargo ship. The smaller size of the crew and the fact that the crew comes from many completely different cultures are part of the reason why concepts like occupational mental health and isolation have become relevant at sea too.*

*(Photo: Jan L. Høyer)*

i disse år en ny og formodentlig langt mere skarp opdeling i et A- og et B-hold. A-holdets hovedkerne kommer til at bestå af de nye såkaldte »duale« officerer, som er uddannet som både navigatører og maskinmestre. Den 7-årige uddannelse har fået status som en »professionsbachelorgrad« og er dermed blevet en universitetslignende uddannelse. Der er tale om en målrettet uddannelse, som ikke kun skal give faglige kompetencer, men også med megen vægt på uddannelse i ledelse. Kravene til de studerendes forudsætninger er store. Det er blandt studenter og andre med tilsvarende baggrund, at denne gruppe rekrutteres. De vil hovedsagelig komme til at sejle i de store skibe i international fart, hvor de danske menige formodentlig vil forsvinde fuldstændig i løbet af få år.

B-holdet vil være at finde i det, der bliver tilbage af den mindre skibsfart. Der findes i dag ca. 250 skibe i denne gruppe, som består af coastere, sandpumpere og entreprenørfartøjer af forskellig slags, mindre tankskibe, dele af færgefarten samt slæbebåde og andre mindre fartøjer. Her vil der stadig være mulighed for at arbejde sig op gennem systemet fra ubefaren for efterfølgende at komme på navigationsskole og få en sætteskippereksamen. Denne del af skibsfarten har også visse relationer til fiskeriet og udveksler til dels folk.

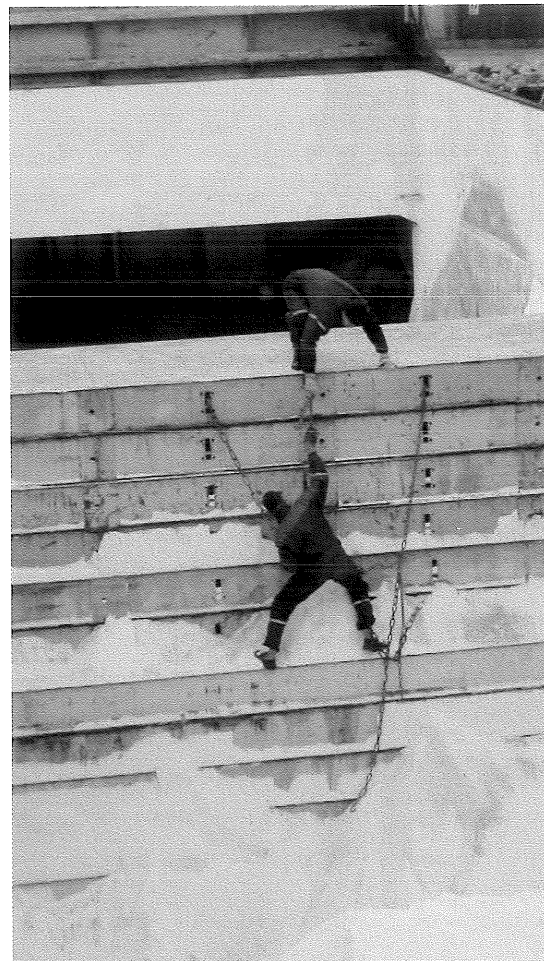
For ikke så mange år siden var specielt menige søfarende en lavstatus-beskæftigelse med en lav timeløn i forhold til resten af arbejdsmarkedet. I praksis kunne overtid og andre tillæg dog få resultatet på bundlinien til at være acceptabelt sammenlignet med andre erhvervsgrupper. De tilbage-

værende danske søfarende er for de flestes vedkommende fulgt godt med udviklingen i samfundet. Skibsførere på de store skibe har en hyre, som ikke mange i land kan opnå, men også de menige søfarende i langfarten er fulgt godt med og har i de seneste år fået langt bedre vilkår.

*Når sygdom og ulykke rammer – det sociale system til søs*

Ud over arbejdsmiljøet er søfarendes sikring i tilfælde af sygdom et af de områder, der også har ændret sig radikalt den sidste halve snes år. Søfarende har længe været forsikret mod udgifter ved sygdom på lige fod med andre borgere, som bor i Danmark. Der, hvor tingene har ændret sig, er, når sygdom indtræder til søs. De sidste 10 år er en stor del af alle navigatører blevet undervist i sygdomsbehandling i et omfang, som langt overstiger tidligere tiders mere beskedne undervisning. Samtidig er medicinkister og lægebogen for søfarende tilpasset undervisningen, og den radiomedicinske rådgivning er blevet udbygget og tilpasset de øvrige dele af behandler-systemet. I virkeligheden er baggrunden for disse initiativer nogle krav i et EU-direktiv, men man har fra dansk side gjort langt mere end de øvrige EU-land i faktisk at få et fungerende sundhedsvæsen til søs. På trods af forbedret uddannelse og gode muligheder for at kommunikere med læger i land kan alt dog ikke altid løses. Der dør af og til stadig søfarende om bord, som i land ville have haft langt bedre chancer.

Udlændinge i danske skibe har også fået glæde af de bedre behandlingsmuligheder i skibene, men løber jævnligt ind i proble-



Arbejde med luger kan være et både besværligt og farligt arbejde. De fleste nyere skibe er indrettet således, at de farligste situationer kan undgås.

(Foto: Søren Bøge Pedersen)

*Working with hatches can be a both difficult and dangerous job. Most of the newer ships are arranged in such a way that the most dangerous situations can be avoided.*

(Photo: Søren Bøge Pedersen)

mer, når sygdom og ulykke rammer. Bliver en søfarende langvarig syg eller kommer alvorlig til skade betaler Staten i første omgang udgifterne. Trækker det ud, og en dansk søfarende kommer hjem til Danmark, overtager sygehusvæsenet behandlingsudgifterne, og kommunen tager sig af at sørge for, at den søfarende også har noget at leve af. Anderledes forholder det sig for en filippinsk søfarende. Der er ikke nogen sociale myndigheder derhjemme til at betale, og frasat arbejdsulykker holder rederiets og statens forpligtigelser hurtigt op. Drejer det sig om en arbejdsulykke har langt de fleste danske søfarende en faglig organisation til at hjælpe med at skaffe arbejdsskadeerstatning og anden erstatning. I praksis har en filippinsk søfarende særdeles vanskeligt ved på egen hånd at finde vej gennem det danske arbejdsskadesystem.

#### *Skibe som sociale institutioner*

At sende unge til søs for at tilføre dem lidt opdragelse og andet godt fra søens verden er ikke en ny idé og har været brugt i århundreder. I 1979 kom det endda så vidt, at en 17-årig ålborgenser fik en betinget dom, som inkluderede en aftale om, at han tog hyre på coasteren HORSIA ført af skibsfører Svend Frederiksen. Skibsfører Svend Frederiksen havde en aftale med de sociale myndigheder om at medtage op til 6 unge mennesker.<sup>25</sup> Men da et handelsskib nu engang er en arbejdsplads, som ikke nødvendigvis har de store forudsætninger for at klare de store problemer, som kan være forbundet med at have socialt belastede unge om bord, er det da heller ikke altid

gået lige godt. Dødsfald blandt andet som følge af misbrug af narkotika har ikke været ukendt fænomener. Nogle få mindre coastere i nær fart får dog stadig på denne måde et økonomisk tilskud til driften, som i visse tilfælde er med til, at denne ellers stærkt truede gruppe af skibe kan holde skruen i vandet lidt længere. Sømændenes forbund var fra starten meget imod denne praksis, da man mente, de unge trådte ind i stedet for forbundsmedlemmerne.<sup>26</sup>

#### *Arbejds miljøet og fremtiden*

Sikkerhed og arbejds miljø til søs er på mange områder blevet forbedret radikalt den seneste generation og i særdeleshed de sidste 10 år. Risikoen for helbredsskader som følge af udsættelse for skadelige kemikalier og f.eks. asbest er blevet væsentligt mindsket eller helt forsvundet for mange danske søfarende, men udenlandske søfarende i dag ofte vil have de mest risikable funktioner om bord og ikke altid har de fornødne forudsætninger for at sikre sig selv. Bevidstheden om at beskytte sig mod risici, som ikke kan fjernes, f.eks. støj, er blevet væsentlig øget. I tilfælde af sygdom og ulykke er muligheden for at få kvalificeret hjælp nu en helt anden i forhold til tidligere. Andre problemer er dog langt fra løst. Arbejdsulykker udgør stadig et reelt problem, om end der er store forskelle mellem forskellige dele af handelsflåden. Søulykker udgør stadig en betragtelig risiko for søfarende specielt i mindre skibe, selv om der også er sket væsentlige forbedringer på den front. Udsættelse for sundhedsskadelige kemikalier er i nogle dele af skibsfarten fortsat ikke løst tilfredsstillende.

Sygdomme og forhøjet dødelighed som følge af livsstil er et væsentligt problem.

Nye problemstillinger er også dukket op som følge af radikale ændringer af arbejdsforholdene til søs og af samfundet i land. Isolation er kommet i fokus, efter at skibsbesætningerne er blevet reduceret og nu ofte består af flere meget forskellige kulturer. Søfarten har ændret sig fra at være en arbejdsplads, hvor man var i halve og hele år og ind imellem havde fridage, til at være et arbejde man har i korte, men ofte meget intensive perioder med meget arbejde og

konstante og store krav. Ord som psykisk arbejdsmiljø er kommet på dagsordenen. Et andet område i kanten af det traditionelle arbejdsmiljø er søfartens problemer med sygdom opstået som følge af livsstil.

Også fremtiden vil have behov for en fortløbende indsats til at sikre arbejdsmiljøet i skibe, så det udgør en så lille risiko som muligt og i videst muligt omfang svarer til vilkårene i land. Det er en forudsætning ikke kun for at tiltrække nye søfarende, men også for på længere sigt at kunne drive sikker skibsfart.

Tabel 1. Alle forlis samt alvorlige søulykker med omkomne siden 1990.

Årstal	Skib	Type og størrelse	Hændelse	Omkomne
1990	MERCANDIAN ATLANTIC II	Ro-ro skib, 19.689 BT.	Kæntret og forlist i Atlanterhavet som følge af overlastning.	Alle 17 ombordværende reddet i god behold.
1990	JOTUN	Coaster, 299 BRT.	Forlist i dårligt vejr i Østersøen.	4 ud af de 6 ombordværende omkom.
1991	RUTH RIIS	Coaster, 1.167 BT.	Kæntret og forlist ved Filippinerne pga. nedsat stabilitet.	Alle ombordværende reddet efter et kortere ophold i redningsflåden.
1992	CHARM	Coaster, 1.599 BRT	Forlist i Atlanterhavet antagelig på grund af vandindtrængen.	Otte ud af 12 ombordværende omkom.
1992	ERIK BOYE	Coaster, 299 BRT.	Grundstødt ved Island. Efterfølgende kondemneret.	Alle 5 ombordværende bragt i land.
1992	HELENE	Forsynings/proviantbåd, 7,4 BRT.	Forlist i Storebælt efter at dækslasten havde forskubbet sig.	Besætningen på 3 gik i flåden og blev reddet i land.
1993	BETTINA DANICA	Coaster, 1354 BT.	Grundstødt ved Skotland og efterfølgende kondemneret.	Besætningen på 6 reddet med helikoper.
1993	SANO-R	Sand- og ralsuger, 398 BRT.	Strandet på vestkysten og efterfølgende kondemneret.	Besætningen reddet.
1993	DUDI	Slæbebåd, uopmålt.	Under slæbning i Østersøen i dårligt vejr forlist.	Føreren, som var alene om bord, omkom.
1993	MARIA	Coaster, 299 BRT	Kæntret ud for Holland efter at lasten havde forskubbet sig.	Et besætningsmedlem omkom under evakueringen.

Årstal	Skib	Type og størrelse	Hændelse	Omkomne
1994	MITO	Coaster, 199 BRT	Kæntret og forlist i Østersøen, da roret ved en fejl gik i borde.	Besætningen gik i flåden og blev reddet.
1994	SVEASUND	Slæbebåd, 138 BRT.	Ramt af slæbet som medførte lækage og vandfyldning.	Besætningen på 5 blev reddet.
1994	ARKTIS ISLAND	Coaster, 1.510 BT.	Påsejlede et vrug i Mallacastrædet ved Malaysia.	Besætningen på 10 hjærgede sig op på skroget og reddet.
1994	DANICA BLACK	Coaster, 299 BRT.	Kæntret og efterfølgende sunket i Nordsøen.	Besætningen på 6 reddet med helikopter.
1994	EFTA 3	Slæbebåd, 20 BRT.	Kæntret under slæbeopgave ved Skagen.	Besætningen på 2 omkom.
1997	PEDER WESSEL	Lystfiskerfartøj	Påsejlet af udenlandsk skib i tåge i Øresund.	Fartøjets 2 besætningsmedlemmer omkom.
1998	SEA STAR	Coaster, 1.433 BT.	Kollideret med japansk fiskefartøj i Caribien.	To ud af 6 besætningsmedlemmer omkom
1998	LYN	Coaster, 399 BRT.	Forlist i Biscayen, efter at lasten havde forskubbet sig.	Besætningen på 5 reddet i land med helikopter.
1998	HANSIA	Ralpumper, 200 m <sup>3</sup> .	Under arbejde ved Anholt kæntret og sunket på få sekunder.	Besætningen på 2 nåede i flåden og blev reddet.
1998	JETTE SAJ	Entreprenørfartøj, 158 BT.	Kæntret i Storebælt under losning af sten.	Besætningen reddet.
1999	PETIT FOLMER	Coaster, 299 BRT	Forlist i dårligt vejr i Nordsøen.	En ud af de 5 mand store besætning overlevede.
1999	ARKTIS QUEEN	Coaster, 1.829 BT.	Forlist i dårligt vejr i det Indiske Ocean bl.a. pga. dårlig stabilitet.	Fire ud af 8 ombordværende omkom.

Årstal	Skib	Type og størrelse	Hændelse	Omkomne
2000	THOR EMILIE	Coaster, 1.655 BT.	Forlist i Middelhavet efter eksplosion i lasten.	Seks ud af 7 ombordværende omkom.
2000	SKANSUND	Slæbebåd, 37 BT.	Kæntret og sunket under slæbeopgave i Øresund.	Begge ombordværende omkom.
2000	GERT HANSEN	Coaster, 299 BRT.	Kollideret med et fast fyr i Oslo-fjorden og sunket.	To uf af 4 besætningsmedlemmer omkom.
2001	PETER MADSEN	Entreprenørfartøj, 147 BT.	Slået læk under arbejde med at fjerne master syd for Gedser.	Besætningen på 3 reddet i flåden.
2001	FYKAN	Coaster, 299 BRT.	Sejlet på skær ved den norske vestkyst.	Besætningen på 5 bjærget med helikopter.
2002	UNO	Coaster, 997 BRT.	Kollideret med andet fartøj i Kielerkanalen.	Maskinmesteren omkom.
2003	STEVNS POWER	Anchorhandling/for- syningsskib, 766 BT.	Sunket under arbejde med flytning af ankre.	Alle 11 ombordværende omkom.
2003	KARIN CAT	Coaster, 399 BRT.	Slået læk af løst gods i dårligt vejr i Middelhavet.	Alle 7 ombordværende reddet.
2003	DAN CARRIER	Coaster, 465 BT.	Grundstødt ved Gilleleje og efterfølgende kondemneret.	De 4 besætningsmedlemmer bragt i land af andet fartøj.
2003	ANDERS WERNER	Slæbebåd, 98 BRT.	Kollideret med slæbet og sunket i Fehmern Bælt	Alle 3 ombordværende reddet.

Note: BRT og BT er to forskellige måder at opmåle rumindholdet af skibe. Værdierne er ikke umiddelbart sammenlignelige og kan ikke omregnes.



## Noter

- <sup>1</sup> Gøbel, E. *Sygdom og død under hundrede års Kinafart*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1979, s. 75-130.
- <sup>2</sup> Ventegodt, O. *Østen t/r med Ø.K.* Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 2003, s. 161-188.
- <sup>3</sup> Ulykkesforsikringsforbundet For Dansk Søfart. *Beretning og regnskab*. København, 1962.
- <sup>4</sup> Larsen, Å.H. *Kineserproblemet er der stadig*. Ny Tid 3/1973, side 58.
- <sup>5</sup> Andersen, M. *Slaveri i Mærsk-line skibe af asiatisk arbejdskraft*. Ny Tid nr 11/1977, side 4.
- <sup>6</sup> Hansen, H.L., O.C. Jensen, F. Knudsen. *Det største danske skibsførlis i nyere tid*. Sjøk'len 2003, s. 119-126.
- <sup>7</sup> Hansen, H.L., D. Nielsen, M. Frydenberg. *Occupational accidents aboard merchant ships*. Occupational and Environmental Medicine 2002;59;85-91.
- <sup>8</sup> Se f.eks. Ny Tid 8/1973.
- <sup>9</sup> Søfartens Arbejderbeskyttelsesudvalg. *Orientering om sikkerhed*. Coasterfarten 29:2, februar 1975, s. 6-7.
- <sup>10</sup> Handelsministeriets Bekendtgørelse om forskrifter mod støj i skibe, juni 1975
- <sup>11</sup> Sømandsgruppen. *Livet ombord*. Samarbejdet mellem Arbejdere og Akademikere. Århus, 1978.
- <sup>12</sup> Sømandsgruppen. *Ulykker til søs*. Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere, Århus, 1979.
- <sup>13</sup> Bang, J., M. Fischerman, C. Franck, O. Lyngbo, A. Nielsen, P. Weihe. *Stå aldrig til søs – lad de andre stå*. DIKE, København, 1987.
- <sup>14</sup> Jepsen, J.R., J.M. Christiansen. (red.) *Søfarts- og fiskerimedisin*. Sydjysk Universitetsforlag, Esbjerg, 1988.
- <sup>15</sup> Hansen, Preben Møller (red.). *En lige linie*. Lederartikler fra Sømændenes Fagblad Ny Tid 1970-1983. København, Arbejderforlaget, 1983.
- <sup>16</sup> Referat af generalforsamling 1976. Ny Tid 1/1977, side 29-30.
- <sup>17</sup> *Sikkerhed på arbejdspladsen i 299 brt. efterlyses*. Coasterfarten 29:2, februar 1975.
- <sup>18</sup> *Bunden er nået*. Ny Tid 1/73, side 8.
- <sup>19</sup> Linnemann, K.W. *Sikkerhedsrepræsentanter om bord i skibene*: Skibsfartens orienteringsdag. Danmark Rederiforening, København, 1975. side 56.
- <sup>20</sup> *Mandskabs- og tekniske spørgsmål*. Skibsfartsberetning 1979/80. Danmarks Rederiforening, april 1980.
- <sup>21</sup> *Mandskabsforhold*. Beretning 1993/94. Danmarks Rederiforening, maj 1994.
- <sup>22</sup> *Sikkerhed til søs*. Skibsfartsberetning 1977/78. Danmarks Rederiforening, maj 1978.
- <sup>23</sup> Andersen, O. *Dødelighed og erhverv 1970-80*. Danmarks Statistik, 1985.
- <sup>24</sup> Hansen, H.L. *Occupation-related morbidity and mortality among merchant seafarers with particular reference to infectious diseases*. South Jutland University Press, 1996.
- <sup>25</sup> Notits i Position No. 2, 12. januar 1979.
- <sup>26</sup> Jacobsen, F. *Småskibe har funder fidusen*. Ny Tid 11/1976, side 10.

# Work Conditions and Occupational Health for Sailors in the Danish Merchant Fleet Around the Millennium

## *Summary*

The article takes a closer look at conditions for sailors in the Danish merchant navy as regards the health and safety of the crew. It also reviews the events and decisions that have affected development in this field.

In the 1970's the coaster fleet peaked at between 500 and 600 smallish dry cargo ships. Today it is the almost one hundred huge container ships that to a great extent dominate the merchant fleet. The size of the crews has been reduced compared to the 1960's, where the number of sailors who were signed on reached a peak of 20,000 compared with 14,000 – 15,000 today. Over 40% of the sailors who are signed on today consist of foreigners, mostly from the Philippines, Poland and the Baltic countries.

## *Risks at sea*

Today there is a smaller risk of dying at sea, but it is still greater than the risk of dying on land. Since 1970 at least 417 sailors have lost their lives on Danish merchant ships. The risk of dying at sea is about 20 times higher than for those on land. The causes of the fatal accidents can be divided into three groups: shipwrecks and other sea disasters, real industrial accidents, and a group of other accidents that occur on board in the sailors' free time. Approximately 40% of the fatalities were the result of shipwreck, the same number resulted from real industrial accidents, and the remainder were due to other accidents.

## *Shipwrecks*

From 1970 to 2003 153 sailors have died as a result of shipwrecks or other serious ship accidents, mostly fires. Since 1970 only three large ships have been wrecked, and since 1990 25 ships have been wrecked and 51 sailors have died as a result.

## *Industrial accidents*

In 1905 the shipping industry was one of the first branches that was compelled by the government to introduce accident insurance coverage for its sailors. Since 1990 46 sailors have died as a result of industrial accidents.

## *Exposure to dangerous substances*

Sailors, especially on oil tankers, are regularly exposed to chemicals that can damage their health. Tasks like the cleaning of the oil tanks can be an especially big problem. The use of asbestos has also been quite common, but it has been forbidden since the 1970's and there has been no excessive frequency of pulmonary cancer, which is caused by asbestos fibres, in recent years.

## *Work on occupational health at sea today*

The Danish Maritime Authority has drawn up extensive rules for occupational health on board ships. The requirements for Danish ships are probably the most far-reaching in the world and the Danish Maritime Occupational Health Service, which has been functioning for over 10 years, has made its mark on developments in this field. Many initiatives have been taken in different areas ranging from the prevention of HIV to the fight against concrete problems such as noise abatement on ships and exposure to dangerous substances, the publication of branch instructions, courses in occupational health, the reorganisation of chemicals, psychological first aid and initiatives to promote health.

## *Sailors' living conditions and illnesses*

A survey in the 1980's showed that sailors had a much higher mortality rate than others who were active in the labour force, and newer analyses also

show that sailors go to hospital more than other people. Seen overall, fatal accidents make up a substantial part of the excessive mortality, but sailors are also to a greater extent than people in other industries subject to illness and death closely connected with lifestyle. Occupational health at sea can only explain a very limited part of the health problems.

