

FABIENNE KNUDSEN

# SØMANDSKAB

## Arbejdsidentitet og sikkerhedsregler hos danske sømænd

„Der findes tre slags mennesker: de levende, de døde og de søfarende.“ Ordsproget tilskrives oldtidsgrækeren Anarchasis, og selvom der er en verden til forskel fra argonauterne til de moderne containerskibe, er citatet stadig aktuelt såvel i overført som i bogstavelig betydning.

Havet og skibene har i vores bevidsthed og underbevidsthed til alle tider fremmanet suggestive og ofte tvetydige billeder med både livgivende og dødbringende elementer (Papeta & Caillet 2004), hvor de søfarende indtager en liminal position. Denne position synes at være konstrueret af både søfarende og ikke-søfarende, idet mange af de danske sømænd, jeg har talt med, selv udtrykker følelsen af at være vidt forskellige fra og ofte misforstået – eller glemt – af „landkrabber“.

Søfarten er også den dag i dag en risikofyldt arbejdsplads med høj frekvens af arbejds- og søulykker. Bestræbelserne på at nedbringe antallet af ulykker har i de senere år ført til et utal af nye regler og krav om skriftlig dokumentation såsom tjeklister og arbejdspladsvurderinger. Disse regler og krav bliver dog ofte af de søfarende opfattet som pålagt udefra af nogle, der ikke forstår sig på „sømandskab“. Sømandskab er indbegrebet af de egenskaber som en sømand skal være i besiddelse af, om han er kaptajn eller matros. Sømandskab er mere end de praktiske færdigheder, som man kan lære på skolen. Det består også af professionel stolthed, erfaring, situationsfornemmelse og ikke mindst sund fornuft. Hvor reglerne skulle fungere som støtte til et godt sømandskab, opfattes de af mange danske sømænd som værende i modsætning til det. Enten følger man reglen, eller så følger man sit sømandskab. Det er dette modsætningsforhold, hvad det udsiger om arbejdsidentitet hos sømænd, og hvilken udfordring det udgør, denne artikel vil beskæftige sig med.

Artiklen indledes med en præsentation af nogle arbejds- og levebetingelser på danske lastskibe, som anses for særlig relevante i forhold til begrebet sømandskab. Jeg vil navnlig fokusere på to forhold: en spænding mellem statiske og dynamiske kræfter og en identitet baseret på en stærk opposition mellem søfarende og „landkrabber“. Dreyfus og Dreyfus' læringsmodel vil derefter blive brugt til at forklare sømændenes aversion mod skriftlige procedurer (Dreyfus & Dreyfus 1989). Forfatterne påviser et kvalitativt spring fra noviceniveauet, hvor reglerne systematisk følges, til et ekspertniveau, hvor konteksten spiller en afgørende rolle, og hvor man handler intuitivt og forudseende.

Sømænd føler, de bliver regredieret til novice stadium ved en underkendelse af deres erfaring. På den anden side kan ekspertise føre til skråsikkerhed, der spærrer vejen for nye løsningsmuligheder. Den aristoteliske skelnen mellem de to vidensformer, den formelle *techné* og den kontekstafhængige *phronesis* eller praktisk visdom, kan hjælpe os med at anskue forholdet mellem regler og hensyn til det partikulære fra en anden vinkel og tilføje en etisk og en social dimension til ekspertise.

Sømændene udgør naturligvis ikke en homogen gruppe. Deres arbejdsbetingelser varierer efter ansættelsesform, skibstype, fartområde og rederi, og der er ud over den individuelle variation store forskelle på, om de er danskere eller ej, officerer eller menige, unge eller gamle. Mit kendskab til søfarten stammer fra deltagerobservation ved fire medsejladser og over 100 interviews med danske og filippinske sømænd foretaget i forbindelse med to undersøgelser (Knudsen 2000, 2004). Filippinernes opfattelse af arbejdet – og de problemer, de møder i og uden for arbejdet – adskiller sig, af kulturelle og især strukturelle årsager, fra danskernes og er ikke medtaget i denne analyse. Den arbejdsidentitet, jeg vil indkredse ved hjælp af begrebet „sømandskab“ vedrører især den gruppe af sømænd, jeg har størst kendskab til, og som er mest optaget af emnet, nemlig erfarne (midaldrende og ældre) danske, mandlige officerer. Der er få kvindelige søfarende i langfart (kun én er repræsenteret i mine interviews), og der er færre og færre danske menige. At det er de ældre sømænd, der er mest optaget af begrebet „sømandskab“, skyldes muligvis, at der delvist er tale om tabt identitet. Som en af dem sagde: „En skibsfører i dag, han er ikke sømand mere, han er kontormand.“

## Søfarten mellem forandring og kontinuitet

Danske lastskibe i international fart udgør på flere måder en usædvanlig arbejdsplads. Besætningen arbejder og lever i månedsvis i et lukket, fysisk og socialt begrænset miljø. Tilværelsen om bord er præget af afsondring fra omverdenen, få rekreative muligheder og længere tids adskillelse fra familien. Det er betegnende, at søfarende ofte sammenligner deres tilværelse med livet i et fængsel, hvilket understreger lighedspunkterne mellem skibet og en „totalinstitution“ som beskrevet af Goffman i hans klassiske beskrivelse af livet på en anstalt (Goffman 1967). Afsondrethed, en ritualiseret og rutinepræget dagligdag, der ikke behøver indrette sig efter den omgivende verden, en stiv hierarkisk orden og manglende muligheder for rolleskift er andre karakteristika, som skibet har fælles med Goffmans totalinstitution (se også Lamvik 2002:72-99). Karakteren af totalinstitution kan forklare, hvor bagstræberisk søfarten kan virke i nogle henseende. Det var slående for mig, hvor meget beskrivelser af livet om bord på de sidste sejlskibe i perioden 1850-1900 (Weibust 1969) bragte minder om mine medsejladser: skibets hierarkiske orden, som kun bliver brudt ved ritualliggende aktiviteter, omgangstonen ofte præget af joking relations, besætningens interne fragmentering, vagttiderne og skibets ekstreme ryddelighed.

Det paradoksale er, at søfarten på andre områder er ekstremt dynamisk og har gennemgået en rivende udvikling i de senere år, især siden 1980'erne. Teknologisk udvikling, satellitkommunikation, internationalisering, deregulering, global konkurrence, stigende effektivitetskrav, ændringer i rederiorganisation (Alderton 2004): Søfarten er nok det mest globaliserede og internationaliserede erhverv af alle. For eksempel er andelen af

udenlandske sømænd over 40 procent i danske skibe i internationalt register (flest filippinere).

De teknologiske forbedringer til trods oplever mange øget tidspres og arbejdsmængde om bord. Besætningerne er blevet stærkt reduceret, arbejdsdagene lange (ikke sjældent mindst 12 timer om dagen ugens syv dage for en bro-officer) og tiden i havn kort og hektisk. Nogle sømænd når så godt som aldrig at komme i land de tre-seks måneder, de tilbringer til søs. Mange officerer klager over en evigt voksende mængde administrative opgaver, hvilket øger tidspreset. Dertil kommer forskelle i sprog, kultur og uddannelsesbaggrund i de blandede besætninger, der kan besværliggøre den interne kommunikation og øge følelsen af social isolation. De senere års udvikling har altså ikke kun medført forbedringer om bord, og trods den tiltagende globalisering er livet om bord i nogle henseender lige så afsondret som i sejlskibenes tid, og den sociale isolation måske større end nogensinde (Sampson 2003). Den dynamik, som udviklingen har bragt i søfarten, kan altså ikke siges at formindske skibets præg af totalinstitution. Man kan endda hævde, at søfartens globale karakter har brug for totalinstitutionens klart definerede sociale organisation, tilmed i en globalt synkroniseret version. Udskiftningen af besætningsmedlemmer foregår i meget højt tempo (Hansen 1995), og da rekrutteringen foregår i skiftende lande, skal enhver sømand være i stand til omgående at finde sig til rette på et fremmed skib. Der er ensidigt tale om individernes tilpasning til institutionen, og prisen er en slags „civile døde“ (Goffman 1967:20).

Kombinationen af statiske og dynamiske kræfter gør sig gældende på andre planer. Som bemærket af antropolog Gunnar Lamvik er livet til søs præget af en kombination af lineær og cirkulær tid. Cirkulær i hverdagens rutine og den globale synkronisme, hvor stort set alle 2. styrmænd afløser 1. styrmand på samme tid, eller hvor hele dæksbesætningen holder kaffepause på samme klokkeslæt. Lineær, fordi skibet altid er undervejs, og besætningen altid må holde sig orienteret imod den næste opgave: ankomme til havnen i rette tid, planlægge den næste rute, den næste afløsning osv. (Lamvik 2002:80-6). Oplevelsen af opsplitning mellem det cirkulære og det lineære og mellem det regelmæssige og det uforudsigelige var mærkbar under mine medsejladser. Ikke siden mine år på kostskolen havde tilværelsen været så punktilig, og dog var der næsten altid en brist i den regelbundenhed, der gjorde fremtiden usikker. Kunne propellen nå at blive repareret, så vi kunne sejle til tiden? Var rygterne om, at rederiet skulle sælges, sande? Ville afløseren for den hjemveplagede filippinske matros være på plads ved ankomst til Brasilien? Ville den færøske styrmand, der var blevet sendt hjem med det forkerte pas, nå hjem i god behold? Ville stormen lægge sig, eller skulle vi ligge på reden en dag mere, før jeg kunne flyve hjem?

De søfarende lever dagligt mellem regelmæssighed og uforudsigelighed, og det er derfor ikke overraskende, at de skiftevis beskriver deres arbejdsopgaver som ren rutine og som aldrig ens. Indvendingerne mod skriftlige procedurer som arbejdspladsvurderinger (APV) begrundes også ofte enten med, at de fleste opgaver er rutineopgaver, som kun novicer har brug for at få udpenslet, eller med, at der altid er uforudsigelige elementer, der ikke kan planlægges. Begge begrundelser kan være til stede i et og samme udsagn, uden at det opfattes som inkonsekvent.

## Sømandsidentitet - mellem fragmentering og fællesskab

Selvom skibet udgør en begrænset og afsondret fysisk enhed (eller måske derfor), fremtræder besætningen ofte som fragmenteret på kryds og tværs af nationalitet, rang (officerer – menige), funktion (bro – maskine – kabys) og vagtplan. Fysisk er det meget sjældent, at hele besætningen er samlet. I mine undersøgelser er den nationale opdeling mest tydelig, ikke mindst da den understøttes dels af en overlappning med den hierarkiske opdeling, dels af forskelle i ansættelsesvilkår for henholdsvis danskere og udlændinge. Rederiets omkostning for en udlænding er kun cirka halvdelen af omkostningen for en dansker. Ikke overraskende betragter mange danskere den stigende andel af udenlandske søfarende som en trussel og som unfair konkurrence, og deres beskrivelser af disse udlændinge er til tider stereotype. Men selv i en besætning, hvor alle kommer fra samme region, finder Duval, der har lavet feltarbejde på franske skibe, stereotype billeder af dem, der kommer fra et naboombåde (Duval 2002:90). Den interne fragmentering lader til at være uundgåelig; måske fordi det er svært at finde nogen at identificere sig i forhold til midt på havet; måske fordi de forskellige opdelingslinjer holder hinanden i skak, samtidig med at de fungerer som „branddøre“ og forhindrer potentielle konflikter i at brede sig (Knudsen 2003:56). Intern gruppering og stereotype syn på de andre er også et kendetegn for en totalinstitution (Goffman 1967:14).<sup>1</sup>

Hvis udtryk for fælles identitet ikke er særligt fremherskende om bord, er referencerne til en opposition mellem sømænd og landkrabber til gengæld hyppigt forekommende i sømændenes beretninger. Sejladsfering, en sand rite de passage, er en nødvendig betingelse for at kunne udtale sig om sømandsliv med nogen autoritet. Følelsen af at blive glemt, misforstået eller underkendt af landkrabber er først og fremmest rettet mod den del af søfarten, der har sit daglige virke i land, dvs. rederierne og de maritime myndigheder. Afstanden mellem skibet og rederiet er blevet både større og mindre i de senere år. Større, fordi skibsfarten i mange tilfælde er overtaget af firmaer, som har flere foretagender end rederivirksomhed, og organisationen er splittet mellem ejere, operatører og managere, og dermed svært overskuelig. Forbindelsen mellem ejerne og de ansvarlige for skibet og besætningen er blevet tilsløret (ILO 2001:kap.1; Alderton et al. 2004). Der er en udbredt følelse blandt sømænd af at være blevet et brik i et spil, der handler om penge og mindre om hensyn til de søfarendes ve og vel. Samtidig er afstanden blevet mindre i kraft af de øgede kommunikationsmuligheder, der reducerer sømændenes isolation, men også medfører et tab af autonomi. Ældre sømænd husker med længsel den tid, hvor rederiet ikke kunne nå dem, så snart de havde passeret De Kanariske Øer. I dag, påstår de, kan de ikke skifte en bolt uden først at hente instrukser fra rederikontoret. Rederiet er blevet fjernere, mens dets panoptiske blik har udvidet sig. Især blandt kaptajner, der fungerer som mellemed, vækker det meget komplekse følelser af ugensgældt loyalitet, manglende opbakning og manglende påskønnelse af deres faglighed fra rederiets side. Selvom kaptajnen er almægtig om bord, er han underlagt nogle kontormænd, der har kortere uddannelse end han (i dag tager det syv år at blive officer) og forstår sig så lidt på sømandskab. Modviljen mod indførelse af nye regler og krav om skriftlige procedurer kan efter min mening ikke forstås uden den baggrund, der af mange sømænd opfattes som øget kontrol, mistro og underkendelse af deres faglighed.

## Sømandskab - fra novice til ekspert

De søfarendes attitude over for nye sikkerhedsforanstaltninger er langt fra entydig. Naturligvis ønsker de at nedsætte risikoen for arbejdsulykker, og de anerkender generelt, at en større opmærksomhed på sikkerheden har været nødvendig. De fleste er positive over for udviklingen, der har medført mere konsekvent brug af værnemidler og øget oplysning om farlige produkter. Modstanden er mere mærkbar over for „papirarbejde“ generelt og APV og tjeklister i særdeleshed. Disse procedurer var under implementering i løbet af min undersøgelse, og der er også en anerkendelse blandt sømændene af, at indvendingerne bunder i en midlertidig modstand mod forandringen: „Selvfølgelig stiller vi os altid på bagbenene, når der kommer noget nyt; det er den menneskelige natur ...“ Søfarten får ofte det skudsmål, at det er et meget konservativt miljø, og i få tilfælde tager modstanden form af ren afvisning: „Glem det, vi gør, som vi plejer.“ Det er imidlertid opsigtsvækkende, at de fleste argumenter er relateret til en oplevelse af, eller en bekymring for, at de nye foranstaltninger ikke bare er unødvendigt bureaukratiske og tidskrævende, men at de ligefrem *modarbejder* sikkerheden.

[Om risikovurdering og APV] ... det er ufatteligt omstændeligt. Og det trætter os lidt, fordi du kaster alt sømandskab væk. I dag skal du ikke bruge hovedet overhovedet. Du skal kunne læse og gøre nøjagtig, hvad der står. Uanset hvad din tanke er, om den er bedre eller ej, så skal du kun gøre, hvad der står skrevet. Det vil sige, du stopper al udvikling, du stopper omtankegangen [sic], og du stopper sømandskabet. Der er ikke noget, der hedder sømandskab i dag, du stopper det. For når man er til søs, må man kunne tænke, og det gør man ikke, hvis man skal slå op i en bog slavisk.

Hvorfor ligefrem inkompatibilitet mellem sømandskab og regler/skriftlige procedurer? Og hvad består sømandskab af mere præcist? Et første bud på svar findes i Dreyfus og Dreyfus' model over forskellige trin i tilegnelse af færdigheder. Jeg vil i det følgende redegøre for denne model og derefter relatere den til sømandskab.

Dreyfus og Dreyfus tegner på basis af empiriske studier i forskellige færdigheder, fra piloter til skakspillere, en femtrinsudvikling fra „novice“ til „ekspert“ (Dreyfus & Dreyfus 1989). På novicestadiet foregår indlæringen sekventielt, stort set udelukkende ved at følge fastsatte, kontekstafhængige regler. På andet trin begynder den viderekomne qua sin erfaring at genkende relevante elementer i en ny situation; adfærden er nu reguleret af både kontekstafhængige og situationelle komponenter. Novicen og den viderekomne føler intet ansvar for udfaldet: Har de fulgt reglerne, må uønskede resultater bero på faktorer uden for deres rækkevidde. På tredje trin opfører den kompetente udøver sig som en problemløser og *udvælger* sig en plan for at nå sit mål, *prioriterer* på basis af sine erfaringer og *bedømmer* konsekvenserne af sine valg. Men det foregår stadig analytisk og i sekvenser. På fjerde trin er den kyndige udøver intuitiv og fordybet i den første fase, opfattelsen af opgaven. Forståelse for den aktuelle situation sker på baggrund af „helhedsgenkendelse af ligheder“ (op.cit.:28), som giver udøveren et perspektiv til at foregribe situationen. Intuition skal ikke forstås her som overnaturlig inspiration eller ren gætteri, men netop som evnen til at bruge sin erfaring i situationen. Til gengæld er den følgende fase, beslutning og udførelse, stadig analytisk, idet den bygger på overvejelser over regler og relevant erfaring. Femte trin er præget af en flydende, intuitiv og nærmest ubevidst og automatisk udførelse. Forståelsen er „dybt situationel“ og som

for den kyndige præget af erfaringsbaseret „helhedsgenkendelse af ligheder“, men eksperten „ser“ samtidig, hvordan han/hun skal handle uden at skulle beslutte sig, uden at tænke i regler og uden at opløse helheden i sekvenser. Som eksempel nævner forfatterne en rutineret bilist, der svinger i et kryds uden at „beslutte sig“; hvis vedkommende derimod kører i England, skal han/hun *beslutte* at holde sig på venstre side (op.cit.:33).

Det er ikke sådan, at eksperten ikke tænker eller er ufejlbarlig, men overvejelserne har oftere form af kritisk refleksion over egen intuition end af rationel kalkulation. Dømmekraften forstået som evne til at fortolke på basis af erfaringen og til at skelne det væsentlige fra det uvæsentlige vokser også med trinene. Ekspertens handling er hverken rationel eller irrationel, men „arationel“, idet den foregår uden bevidst analytisk opløsning og følgende sammensætning.

Udviklingen igennem de fem trin beskrives således:

[...] fra en analytisk adfærd, hvor et neutralt subjekt bevidst opløser dets omgivelse i genkendelige elementer og følger abstrakte regler, til en engageret, øvet adfærd, baseret på akkumulation af konkrete erfaringer og den ubevidste genkendelse i nye situationer af tidligere, hele situationer (Dreyfus & Dreyfus 1989:37).

Mange udtalelser fra sømænd kan læses som en illustration af modellen. Som bemærket af Dreyfus og Dreyfus kan den bevidste brug af rationel kalkulation og overholdelse af faste regler eller procedurer, hvor gavnlige de end er for en novice, virke hæmmende på udviklingen af intuitionsdrevne færdigheder (op.cit.:36). Det er, hvad kaptajnen udtrykker i det indledende citat, når han beklager, at man stopper udviklingen og „omtankegangen“ ved slavisk at slå op i en bog. Der er flere vidnesbyrd om, at kravet om at følge faste procedurer opfattes som *regression* i ordets psykologiske forstand – tilbagevenden til en adfærd, der hører til et tidligere udviklingstrin. „Man skulle næsten tro, det var lavet til småbørn“, „De har glemt, at der er fagfolk om bord“, „Det er en umyndiggørelse af folk, der kan deres arbejde“. Det er på den anden side, i overensstemmelse med novice-ekspert-modellen, bredt erkendt, at disse procedurer har deres berettigelse i forhold til urutinerede folk.

Som vi skal se via et par eksempler, er alle de elementer, der karakteriserer den erfarne udøver, til stede i sømændenes skildring af, hvad der går tabt ved slavisk at følge regler – selvom de bruger andre ord end Dreyfus og Dreyfus, og begrebet „sømandskab“ sammenfatter netop disse egenskaber.

*Dømmekraft – den sunde fornuft*: Begreberne „omtanke“ og „sund fornuft“ er flittigt brugt af sømændene i forbindelse med sømandskab, og ligesom „dømmekraft“ fungerer det som metaegenskab, der binder de andre egenskaber sammen.

Min barndomslærdom [det er] en god sømand, det er 80 procent sund fornuft, 10 procent viden og 10 procent dovenskab. De der 80 procent sund fornuft, de er i dag reducerede til 20. [...] Hvis du stadigvæk beholder de 80 procent sund fornuft, og så 10 procent dovenskab, så har du sikkerhed med i det.

Dovenskaben, viser det sig efterfølgende, betyder her den mest effektive måde at gøre arbejdet på. Det bliver illustreret med at surre en tromle omhyggeligt fast fra første færd, så man ikke skal gøre det om, når skibet kommer ud i stormvejr. Den sunde fornuft er forudseende for at økonomisere med midlerne, og i den egenskab har den

elementer af dovenskab: „For hvis der er noget, der går galt, og man bruger sin sunde fornuft, så kan man forudse: Hvis jeg binder et eller andet sådan og sådan, så er der sgu chance for, at det går galt.“

*Intuition – evnen til at se og forudse:* Evnen til at forudse er også central i det følgende citat:

Hvis man holder sig til de tjeklister, når man har lavet det 10 gange, så gør man kun det, der står der. Og så er der ting, som man ville lægge mærke til, hvis man så helhedsbilledet, det, som man har gjort før; jeg tror ikke, der sker færre arbejdsulykker i dag (på grund af tjeklisterne). Før kunne man se, hvad der kunne ske, og man havde erfaring og kunne forudse de risikoer.

Udtrykket „helhedsgenkendelse af ligheder“ er præcist illustreret i dette citat. I en sætning sammenbinder interviewpersonen fortiden („man har haft erfaring“), nutiden („man vil lægge mærke til“) og fremtiden (man kan „forudse“), og dermed „ser“ han det „helhedsbillede“, som han frygter at miste.

*Det situationelle – evnen til at se det unikke i situation:* Sømændene kan sagtens argumentere for, at APV og andre skriftlige procedurer er unødvendige, fordi de fleste opgaver er rutine, og så tilføje, at i øvrigt kan arbejdsopgaverne „ikke altid gøres på samme måde; der kan være vindforhold, strømforhold og andre forhold, der gør sig gældende“.

Er det inkonsekvent at referere både til opgavens forudsigelighed og til dens uforudsigelighed? Her kan Dreyfus og Dreyfus' analyse suppleres af Schöns „refleksive praktiker“, der har mange paralleller med Dreyfus' ekspert. Schön uddyber det paradoks, der er indeholdt i den erfarnes praksis: Hvis praksis er erfaringsbaseret, hvordan kan den takle det nye, der udgør situationens specificitet? Schöns svar er, at praktikerer ser det nye „som“ („seeing-as“) noget genkendeligt i sit repertoire af erfaringer. Det nye bliver genfortolket i velkendte rammer, ikke sådan at det bliver underordnet en kendt kategori, men sådan at praktikerer ser både ligheder og forskelle – i første omgang intuitivt (Schön 1983:137-40). Det svarer til det, sømanden udtrykker i forrige citat, hvor evnen til at „se“ eksplicit forbinder den nye situation med repertoire af erfaringer. Dreyfus og Dreyfus gør dog opmærksom på, at erfaring også kan medføre faren for „tunnelvision“, når genkendelsen af tidligere erfaring fører til bestemte forventninger, der gør en blind for at opdage nye perspektiver og tilpasse sig en uforudset situation (Dreyfus & Dreyfus 1989:37-8). Det problem vender jeg tilbage til i artiklens næste del.

*Ansvar og evne til at prioritere:* I novice-ekspert-modellen sker der en væsentlig udvikling på tredje trin, hvor den kompetente udøver begynder at foretage valg ved at prioritere mellem forskellige forskrifter, alt efter om de vurderes til at være væsentlige/mindre væsentlige i situationen. Med valg følger det personlige engagement og ansvaret for udfaldet. Prioritering og ansvar er uadskillelige.

Der er flere niveauer, hvor spørgsmål om prioritering og ansvar gør sig gældende for sømændene. Følelsen af regression og umyndiggørelse er forbundet med følelsen af, at man er frataget valg og ansvar ved at gå „slavisk efter bogen“ i udførelsen af en arbejdsopgave: „Det bliver lidt, at ansvaret er taget fra mig, i stedet for hvis [...] det var mig, der havde afgjort hvordan og hvorledes.“ Reglerne og procedurer opfattes som pålagt udefra). Dertil kommer, at tidspresset og de reducerede besætninger øger behovet for prioritering mellem opgaverne. Da der ikke altid er afsat de nødvendige ressourcer

og redskaber til at efterleve de nye administrative krav, kan disse opleves som værende i konflikt med andre regler. Det er betegnende, at den kaptajn, der i min undersøgelse var mest positiv i forhold til papirarbejdet, ikke var udsat for samme tidspres som de fleste af sine kolleger i kraft af en god normering og en rolig rutefart. For mange andre bliver den tid, der går med at læse eller udfylde tjeklister, sat op imod det, der burde udgøre førsteprioriteringer, såsom „at kigge den rigtige vej“ på brovagt. De kaptajner og de fleste officerer, der udtaler sig her, har alle et lederansvar, der tilspidser dilemmaet mellem at udføre papirarbejde eller at deltage, instruere og vejlede andre i selve udførelsen af arbejdet. Prioritering mellem væsentlige og mindre forhold er således ofte problematisk for sømændene, og den involverer en social dimension og komplekse, etiske dilemmaer. Den sociale og den etiske dimension sprænger imidlertid rammen for novice-ekspertmodellen.

### Sømandskab - fra techne til phronesis

Jeg vil nu anskue sømandskab fra en anden vinkel, som supplerer novice-ekspertmodellen ved at tilføje en etisk og en social dimension. Dreyfus og Dreyfus' model er bemærkelsesværdigt tavs om den sociale kontekst, selvom den viser en udvikling, hvor kontekst spiller en større og større rolle. Men hvis kognitive processer er uadskillige fra den situation, de udspiller sig i, sprænger de også grænsen for individet (Lave & Wenger 1999). Det gælder tydeligt på et skib, der netop ikke kan fungere uden kombinationen af arbejdsdeling og samarbejde (Hutchins 1995). Den sociale dimension er ikke mindst aktuell, når fokus er på officererne, der udgør ledelsen om bord.

Det billede af godt sømandskab, som tegner sig både eksplicit gennem sømændenes brug af ordet og implicit gennem deres overvejelser over arbejdet og over gode og dårlige kolleger, peger hen imod en form for viden, der bedst modvares af *phronesis*, en „intellektuel dyd“, som Aristoteles anså for central. *Phronesis* bliver indkredset dels ved hjælp af Aristoteles' originale tekst, dels ved hjælp af nutidige fortolkninger, primært Halverson (2002), Flyvbjerg (2001) og Sanderson (2003).

Begrebet *phronesis*, som regel oversat med „praktisk visdom“ (eller „prudence“ på engelsk og fransk), stammer fra Aristoteles' *Nikomachæiske etik* (Aristoteles 350 f.Kr; danske uddrag i Christensen et al. 1995). „Etik“ er i Aristoteles' forståelse klassificeret som „praktisk videnskab“ og beskæftiger sig med den måde, hvorpå man bedst indretter samfundet. Aristoteles' etik er således beslægtet med hans politiske skrifter, og han understreger også de forbindelser, der er mellem det gode liv på det personlige plan og det samfundsmæssige. Når *phronesis* higer efter „det gode“, er det i tråd med Aristoteles at betragte det som både en personlig og en social „dyd“ (SparkNotes 2004; Flyvbjerg 2001:59).

Aristoteles skelner mellem flere „intellektuelle dyder“, hvoraf de centrale er *episteme*, *techne* og *phronesis*. *Episteme* er den form for viden, vi kender fra naturvidenskaberne: universel, abstrakt, eviggyldig, baseret på analytisk rationalitet. *Techne* er den form for viden, vi kender fra håndværk og teknikker: anvendt, konkret og produktionsorienteret, baseret på instrumentel rationalitet. *Techne* er „knowhow“, *episteme* „know-why“ (Flyvbjerg 2001:58). *Phronesis* repræsenterer en praktisk funderet, erfaringsbaseret og kontekstafhængig viden, baseret på værdirationalitet og handlingsorienteret. *Phronesis*



er flygtig og svært definerbar, idet den kun findes i den situation, hvor den praktiseres, og den ikke kan standardiseres på tværs af disse situationer. Den kombinerer moralsk indsigt med evnen til at udføre opgaven med de midler, der byder sig i en omskiftelig kontekst. Phronesis forener således evnen til at erkende, hvad der er behørigt at gøre, med evnen til at få det gjort:

*Phronesis* er en kognitiv paraplyegenskab, der koordinerer dømmekraft, forstand og indsigt med henblik på aktiv handling. *Phronesis*, opnået gennem erfaring, hjælper udøveren med at stille skarpsindige spørgsmål, med at få indsigt i implikationerne af handlinger og begivenheder og med at anvise hensigtsmæssige handlingsforløb. *Phronesis* omfatter evnen til at forstå, hvordan komplekse og indviklede situationer hænger sammen, og til at bedømme de muligheder, som hensigtsmæssig handling kan støtte sig til. *Phronesis* er evnen til at gå fra ord til handling [to walk the talk] (Halverson 2002:32).

Phronesis refererer til episteme, ved at handlingerne er dikteret af moralske principper. Phronesis er „erfaringens øje“, der sætter praktikerne i stand til at se rigtigt (Aristotle bog VI, § 11 + 12). Phronesis er også relateret til *techne* ved at være praksisorienteret, men hvor *techne* er middelorienteret og ofte tilstræber det reproducerbare, er *phronesis* i stand til på den ene side at navigere i en foranderlig kontekst, på denne anden side at bedømme og evaluere mål og midler. Phronesis er blandt andet at vælge den rigtige *techne* til omstændigheden.

[...] *phronesis* er den praktiske viden om, hvilke hjælpemidler man skal vælge, hvorvidt og hvor langt de skal anvendes, hvornår de er tilstrækkelige, og ifølge hvilke generelle moralske principper opgaven skal bedømmes. Selvom bedømmelseskriterier er implicite i mange *techne*, hører beslutninger om, hvilket princip der skal fremhæves frem for andre, hvilke sider af opgaven der skal prioriteres under *phronesis* (op.cit.:52).

Ifølge Halverson var Aristoteles allerede klar over faren ved at reducere al handlingsorienteret viden til *techne* (op.cit.:50). Faren er ikke blevet mindre siden, som påpeget af både Halverson, Flyvbjerg og Sanderson, „teknikkens illusion“ (Halverson cit. i Barret:49) „midlernes civilisation uden mål“ (Flyvbjerg cit. i Livingstone:53). Sanderson vier en artikel til at kritisere den instrumentelle rationalitet, der styrer politisk planlægning efter princippet „hvad der tæller er, hvad der virker“. Sådant et princip, hævder han, udhuler politikens normative basis og fokuserer ensidigt på målbare resultater. Desuden negligerer princippet praktikernes erfaringsbaserede viden og normer såsom retfærdighed, tillid, ærlighed, der, indlejret i praksissen, giver den sin moralske karakter (Sanderson 2003:339).

Sømandskab og *phronesis* har en lang fælles historie. Det er betegnende, at navigationsmetaforen meget ofte fremgår i beskrivelsen af *phronesis*. Kontekstens omskiftelige karakter nødvendiggør, at både målet, kursen og midlerne må være genstand for nye overvejelser i situationen. Aristoteles refererer selv i flere omgang til navigationskunst:

At vi må handle ifølge den rette regel er et alment princip, må vi antage. [...]. Men vi må først blive enige om, at hele fremstillingen af det, der vedrører opførsel, må formuleres i omrids og ikke med præcision. [...]. Forhold vedrørende opførsel og spørgsmål om, hvad det er godt for os, er ikke konstante. [...]. Når den generelle fremstilling er af sådan en natur, er fremstillingen om de enkelte tilfælde i endnu højere grad præget af mangel på nøjagtighed; thi disse tilfælde falder ikke under bestemte aktiviteter eller

forskrifter, derimod må agenterne selv i hver sag overveje, hvad der er hensigtsmæssigt i situationen, som tilfældet er i lægekunsten eller i navigationskunsten (Aristotle bog II, § 2).

Hvordan forholder phronesis sig til novice-ekspert-modellen? Da erfaring er en essentiel komponent i phronesis, er det ikke overraskende at genfinde i phronesis de karakteristika, der prægede den kyndige praktiker i Dreyfus og Dreyfus' model. Valg, prioriteringer, intuition, dømmekraft, ansvar, engagement og evne til at se det partikulære i situationen og handle derefter, er kvaliteter, der præger både den phronetiske og den kyndige udøver. Men erfaring, selv på ekspertniveau, er ikke en tilstrækkelig betingelse for at besidde phronesis. Viden er ikke i sig selv et mål i phronesis, og ekspertise er ingen garant for etiske overvejelser – man kan også være ekspert i tortur. Desuden, som anført af Halverson, adskiller phronesis sig fra ekspertise ved en god portion *ydmtyghed*. Ekspertens erfaring kan gøre ham/hende blind for nye løsninger, hvorimod overvejelser over egen praksis er tegn på phronesis (Halverson 2002:90-2). I den blinde ekspert kan vi genkende både Dreyfus & Dreyfus' tunnelvision, og nogle af de skråsikre sømænd, der blankt afviste de nye sikkerhedsprocedurer for at gøre, som „de plejer“ (skråsikkerheden kan sågar ramme én inden man nogensinde når til ekspertens niveau). Schöns reflekterende praktiker er i den forstand bedre klædt på til phronesis end Dreyfus & Dreyfus' ekspert. Desuden forudsætter phronesis efter min mening et engagement og ansvar for den gældende aktivitet, som rækker ud over selve aktiviteten og derfor er af en anden art end ekspertens. Når sømænd taler om, som de ofte gør, at deres arbejde er mere end et spørgsmål om at tjene penge, når de ser op til kolleger, der har „et decideret ansvar og glæde ved deres arbejde“, så vurderer de arbejdet efter moralske principper, der må antages at være styrende for praksissen (jf. Sandersons føromtaltede praksissens moralske karakter).

Indledningsvis blev sømandskab indkredset som „mere end de praktiske færdigheder, som man kan lære på skolen“. Hvor disse færdigheder hører under techne, synes phronesis at være et adækvat begreb til at samle, hvad dette „mere“ består af. Ingen anfægter dog nytten af teknikkerne; de betragtes som en nødvendig, men ikke tilstrækkelig ingrediens i sømandskab. Phronesis og techne fremtræder således som komplementær i tilegnelsen af sømandskab. Kunne regler og procedurer tilsvarende betragtes som et komplement til sømandskab i sikkerhedsarbejdet? I et enkelt tilfælde giver en informant udtryk for dette synspunkt: „Reglerne, de er der, når man ikke kan finde ud af det på anden fornuftig vis. [...] De er meget gode at have og falde tilbage på.“ Men hvorfor opfatter så mange andre regler og sømandskab som inkompatible? Det spørgsmål vil blive diskuteret i artiklens sidst del med udgangspunkt i nogle af de dilemmaer, som indførelsen af de skriftlige procedurer har sat sømændene i.

## Officerernes dilemmaer

Evne til at prioritere overvejelser over det mest hensigtsmæssige valg i situationen, kendetegner både ekspertise og phronesis. Imidlertid vidner flere af officerernes udsagn om, at prioritering kan være forbundet med svære konflikter. I nogle tilfælde er disse konflikter forbundet til officerernes sociale ansvar som arbejdsledere. Jo mere tid der

bruges til at udfylde papir og rapporter, jo mindre er der tilbage til at deltage i arbejdet. Rollen som kontormand er med andre ord svær at forene med rollen som sømand. Dilemmaet er ofte tilspidset af det tidspres, som de fleste sømænd føler sig udsat for. Den ene kaptajn fortæller udtrykkeligt, at det voksende papirarbejde tvinger ham til at foretage prioritering imellem „alle de fine rapporter, der skal sendes hjem“, og „sådan noget relativt inferiørt, men ikke arbejdsmiljømæssigt inferiørt, som at tage fat i folk direkte og sige: Det der må du ikke gøre sådan ...“. Et længere citat fra en anden kaptajn viser tydeligt fordelene ved den direkte kontakt til besætningen; det vidner om de mange overvejelser, han kun kan gøre sig ved at være en del af den fælle praksis:

Har man en matros, hvor konen – vi følger lidt med i det på de små skibe – er lige ved at blive skilt; han har måske haft en halv influenza, og han har været ude en måned længere, end han skulle være, så mærker man, at han kan blive træt. Og det kan være mere farligt, end hvis han havde det godt. Det er svært at vide, hvad man skal stille op, men det er meget der, at tingene sker. Det er svært at beskrive sikkerhedsmæssigt, systemet fanger ikke de situationer. Jeg kan heller ikke, men jeg prøver ... For eksempel når jeg beder en mand kravle op i masten, så siger jeg: I må gerne sige nej. Der er nogen, der ikke kan det der. Så kan man ikke bare putte det firkantet i system på skibe og sige: Hvis de har sikkerhedsseler på og hat og briller og propper i ørerne, så har vi vasket vores hænder, og så er det godt nok. De er jo mennesker, og nogle kan, nogle kan ikke. Det er så ukonkret, men det er alligevel der, jeg synes, det med sikkerhed i virkeligheden ligger. Jeg ved så ikke hvordan ... man kan altid håbe, at man har antennerne rigtig ude.<sup>2</sup>

I de fleste tilfælde er overvejelserne over prioritering dog forbundet med en anden slags konflikt, nemlig mellem det *moralske* og det *juridiske* ansvar. Denne konflikt er roden til de mest udbredte og de mest alvorlige indvendinger mod skriftlige procedurer. Officererne oplever, at den form for *kontrol*, de er genstand for, tilskynder dem til at prioritere de formelle krav højere end den specifikke arbejdssituation. „Papiret er, så vidt jeg kan se, for det meste vigtigere end den aktuelle situation. Har du papir i orden, så har du dit på det tørre. Og det synes jeg er meget forkert.“ Mange frygter, at den udvikling eskaleres, og flere indrømmer med beklagelse, at de allerede snyder i udfyldning af papirerne:

Hvad arbejdet betyder, er ligegyldigt. Når bare tjeklisten er fyldt ud. Det er, som jeg ser problemet. For mange gange laver du arbejdet, og bagefter sidder du og udfylder for måske tre dage. Det må man ikke, men man gør det alligevel.

Der er faktisk meget få indvendinger mod sikkerhedsprocedurerne, der ikke på et eller andet punkt eller tidspunkt relateres til det ultimative dilemma: at handle i overensstemmelse med det moralske ansvar eller at handle således, at man i tilfælde af kontrol „holder sin ryg fri“, eller som udtrykt i de forrige citater, „vasker sine hænder“ eller „har sit på det tørre“. Den slags udtryk er tilbagevendende i interviewene. Man holder sin ryg fri, ikke ved at vise hensyn og dømmekraft, men ved at udfylde tjeklister til punkt og prikke, da det er det, man bliver kontrolleret på.

Det er således ikke kun reglernes uflexible udformning, der er under anklage, men i endnu højere grad den form for kontrol, de giver anledning til, og som tvinger arbejdslederne til nogle prioriteringer, som opfattes som forkert, både i sikkerhedsmæssig og i moralsk henseende: nemlig prioritering af de instrumentelle og standardiserbare

techne på bekostning af de mere subtile og normative phronetiske overvejelser. Spørgsmålet er derfor, om nøglen til adskillelsen mellem techne og phronesis skal søges, ikke bare i den måde reglerne er udformet på, men også i den måde, de bliver kontrolleret på. Det vil jeg argumentere for i resten af kapitlet.

En af de vigtige forskrifter for arbejdsmiljøet på skibe er „Teknisk forskrift om arbejdets udførelse“ (Søfartsstyrelsen 2002). Den understreger nødvendigheden af et helhedssyn, af dømmekraft, og af hensynet til det specifikke. Der står blandt andet at „ved arbejdets udførelse skal der tages hensyn til arbejdstagerens alder, indsigt, arbejdsevne og øvrige forudsætninger“ (op.cit.:regel 3). Forskriften støtter sig til en phronetisk tilgang, kunne man tilføje. De to officerer, der er citeret i starten af dette kapitel og prøver at have „antenne ude“, er levende eksempler på efterlevelse af denne forskrift. Når den ene af dem betegner det at „tage fat direkte i folk“ som noget „relativt inferiørt“, er det ikke inferiørt ifølge hans egen dømmekraft, siden han vælger at prioritere det frem for de „fine rapporter“, der skal sendes til rederiet, men det er heller ikke inferiørt ifølge den helt centrale forskrift, der næppe kan efterleves, uden at arbejdslederen er til stede i arbejdet. Problemet er åbenlyst, at arbejdslederne ikke oplever, at de belønnes for at følge den forskrift, der er dårligt egnet til kontrol, hvorimod de kan straffes for ikke at efterleve kravet om dokumentation i form af tjeklister og „fine rapporter“. En omvej til offshoreindustrien bekræfter faren ved at prioritere kravet om dokumentation. To forskere har forsøgt at forklare, hvorfor der tilsyneladende er færre ulykker på boreplatforme i Sydvestasien end på dem i Nordsøen, til trods for at de er teknologisk mindre avanceret. En af grundene synes at være, at det mindre tunge og mere fleksible administrative arbejde i Sydvestasien bevirker, at lederne ikke bruger så meget tid bag deres skrivebord, men i højere grad er til stede ved arbejdets udførelse. Jo mere „kontormand“-funktionen kommer til at fylde for arbejdslederen, jo mere sker kommunikationen og koordinationen via faste regler og procedurer på bekostning af dialog og overvejelser i situationen (Lamvik et al. 2004).

Man kan stadig indvende, at tjeklister kun er til for at hjælpe arbejdslederne til at sikre en forsvarlig udførelse af arbejdet, og at det kun drejer sig om at finde en bedre balance mellem rollen som kontormand og rollen som arbejdsleder. Problemet er dog, at kontrollen ensidigt tilskynder officererne til at prioritere papirarbejdet, der er langt nemmere at måle og standardisere end den mere subtile funktion som arbejdsleder. Et par yderligere forhold skal omtales for at forstå omfanget af officerernes dilemma og kontrollens altoverskyggende rolle i deres beretninger.

Ansvarsfordelingen mellem kaptajnen og rederiet er lovmæssigt dårligt defineret, og i mange situationer risikerer kaptajnen at hæfte personligt, hvis en kontrol afslører mangler eller uregelmæssigheder. Eksempelvis fremgår det af mine interviews, at for mange er tidsrammen så stram, at de jævnligt må bryde hviletidsreglerne, der ellers tillader 14 timers arbejde om dagen. Flere har oplevet en arbejdsdag på over 30 timer. Men de eneste, der (ifølge mine interviews) kontrollerer tjeklister om hviletid, er olieselskaber, der frygter for en oliekatastrofe. Situationen ligner en „catch 22“. Hvis tjeklister ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, vanker der en klækkelig personlig bøde til kaptajnen. Hvis kaptajnen standser arbejdet, for at alle skal hvile, risikerer han at miste sit job, hævder foruroligende mange af dem. Desuden er det ikke uden grund, hvis nogle sømænd har det indtryk, at kontrollerne ikke primært tjener deres egen sikkerhed. Langt de fleste inspektioners formål er at beskytte enten havet eller skibet og

dets last.<sup>3</sup> „Vedligeholdelsen“ af sømændene er der ikke mange, der varetager (Alderton et al. 2004:52-3).

Hvis officererne på den ene side oplever, at tjeklisternes primære formål er at lette kontrollanternes inspektioner, og på den anden side, at kontrollens formål er at tage vare om lasten eller havet snarere end om besætningens sikkerhed, er det så underligt, at de ikke altid opfatter procedurerne som en hjælp i sikkerhedsarbejdet?

## Perspektiver

Begrebet „sømandskab“, som det fremtræder i sømændenes egne beretninger, har meget til fælles med den aristoteliske intellektuelle dyd phronesis. „Phronetisk sømandskab“ kombinerer de egenskaber indeholdt i den reflekterende ekspertise – erfaringsbaseret helhedsblik, dømmekraft og sans for det partikulære – med etisk og social indsigt og en praktisk orientering. Skriftlige sikkerhedsprocedurer som APV og tjeklister på den anden side kan betragtes som artefakter, der sorterer under „techne“, en anden aristotelisk dyd dækkende over anvendt, instrumental viden. Artefakter indgår i enhver form for praksis, og ifølge Halverson, der har undersøgt phronesis hos skoleledere, vil et artefakt altid byde på muligheder og begrænsninger. Uanset hvor veludviklet disse artefakter er, sker det ikke sjældent, at de får andre, til tider modsatte, effekter, end intentionen var. For Halverson består phronetisk lederskab blandt andet af evnen til dels at vælge det rigtige artefakt, dels at opdage dets muligheder der, hvor andre kun vil se begrænsninger, dels at tilpasse det til den lokale kontekst (Halverson 2002:71-82).

Ifølge mange af mine informanter er vi netop i den uheldige situation, hvor sikkerhedsprocedurer risikerer at få uventede effekter, nemlig at man tilsidesætter sit sømandskab og lader teknikkerne regere alene over praksissen. Sømandskab skal ikke forherliges; alene det faktum, at mange ulykker sker under rutineopgaver, viser, at erfaringen ikke altid er tilstrækkelig til at forebygge ulykker. Muligvis har nogle af de sømænd, der har udtalt sig i denne artikel, fokuseret på begrænsninger mere end på muligheder i de artefakter, der er dem påbudt i form af skriftlige procedurer. Ikke desto mindre lader det til at deres mulighed for at tilpasse disse procedurer til de lokale forhold har været yderst begrænset. En sans for medansvar endsiges ejerskab over for deres udformning er ganske fraværende hos disse sømænd. Procedurerne opfattes tværtimod som noget, der er pålagt udefra af nogen, der ved mindre om sømandskab end de selv. Det har utvivlsomt også forringet sømændenes evne til at opdage muligheder i de nye krav, at de ikke mener, de er blevet givet de nødvendige redskaber til at efterkomme dem, især i form af tid eller ekstra mandskab. Det bekræfter således deres opfattelse af en strengere og strengere styring fra nogen, der sidder længere og længere væk fra deres virkelighed.

Den største fare for, at de skriftlige procedurer får andre effekter end tilsigtet, kommer dog fra en anden side, nemlig de nye former for kontrol, som kravet om skriftlige procedurer ledsages af. Standardiserede procedurer er langt nemmere at kontrollere end selve arbejdets udførelse, men kontrollen over papirarbejde har den ulempe, at den vanskeligt kan måle de sociale og etiske hensyn og hensynet til situationens specificitet, der er, og gerne skulle vedblive med at være, en del af praksissen. Den form for kontrol – og eventuelt straf – ansporer arbejdslederne til prioriteringer, som de selv vurderer som moralsk forkerte. I pressede situationer – og dem er der mange af – kan papirarbejdet

udføres under hensyn til kontrollanterne snarere end under hensyn til besætningens sikkerhed. Det er således ikke uden grund, at de opfatter papirarbejde som en hjælp til kontrollen mere end en hjælp til en sikker arbejdsudførelse.

Som anført indledningsvis hører de fleste sømænd, der udtaler sig her, til den ældre generation, og de har tilsyneladende svært ved at forene en traditionel sømandsidentitet præget af selvstændighed, faglig stolthed og glæde ved arbejde med den nutidige udvikling. Måske er deres modstand mod udviklingen fra sømand til kontormand et overgangsfænomen, men der er i hvert fald to grunde til at tage deres indvendinger alvorligt: Andelen af ulykker er ikke blevet reduceret i de senere år trods en tiltagende indsats, og tilgangen til søfartsskolerne er alarmerende lav.

Navigationen har ændret sig meget siden Aristoteles og er ikke så prisgivet vind og vejr. Men den kan næppe, nu eller nogensinde, baseres på techne alene uden den etiske og den sociale dimension, som et phronetisk sømandskab tilfører den. Det samme gælder formodentlig for alle professioner;<sup>4</sup> hvor unikke de søfarendes arbejdsvilkår end er, synes begrebet sømandskab at sammenfatte en faglig stolthed og en praktisk sans, der genfindes i andre fag, som måske blot mangler et idiomatisk „-skab“ at udtrykke det i.

## Noter

1. Goffmans totalinstitutioner består typisk af indsatte og personale, der udgør de to hovedgrupperinger. Den slags deling findes ikke om bord. Selvom kaptajnens magt er næsten uindskrænket, lever han døgnet rundt lige så afsondret som de andre „indsatte“, og organisationen er ikke tvedelt, men hierarkisk, hvilket kan være endnu en forklaring på, at man opererer med flere fragmenteringslinjer.
2. Retfærdigvis skal det siges, at ikke alle kaptajner udviser samme grad af socialt ansvar. Det ironiske er, at en del menige giver udtryk for den samme manglende påskønnelse af deres faglighed fra kaptajnens side, som om nogle kaptajner reproducerer den ringeagt „nedad“, de selv føler sig udsat for fra deres overordnede i rederiet.
3. Ironisk nok udgør det tiltagende antal inspektioner i de i forvejen travle havneanløb i sig selv en stressfaktor. De bryder ofte ind i planlægningen og berøver tid fra andre vigtige opgaver såsom at „tage fat i folk“ eller hvile ud!
4. Se fx Charlotte Baarts bog om betonarbejdere, som i deres praktiske visdom, faglige stolthed, praktiske solidaritet og attitude til reglerne ofte minder om de sømænd, jeg har lært at kende (Baarts 2004).

## Litteratur

Alderton, Tony et al.  
2004 The Global Seafarer. Living and Working Conditions in a Globalized Industry. Geneva: The International Labour Office

Aristotle  
350 f.Kr. Nicomachean Ethics. <http://classics.mit.edu/Aristotle/nicomachaen.html> (16/9/2004).

Baarts Charlotte  
2004 Viden og kunnen. En antropologisk analyse af sikkerhed på en byggeplads. Ph.d.-rækken nr. 27, Institut for Antropologi. København Universitet.

Christensen, Johnny, Troels Engberg-Pedersen, Mogens H. Hansen & Christian G. Tortzen  
1995 Aristoteles om mennesket. Biologi, etik, politik. Indledning, udvalg og oversættelse af: Om dyrenes dele, Den nikomachæiske etik, Statslæren, Pantheon.

- Dreyfus, Hubert & Stuart Dreyfus  
1989 Mind over Machine: The Power of Human Intuition and Expertise in the Era of the Computer. Oxford: Basil Blackwell
- Duval, Maurice  
2002 Ni morts, ni vivants: marins! Pour une ethnologie du huis clos. Paris: Presse Universitaires de France.
- Flyvbjerg, Bent  
2001 Making Social Science Matter. Cambridge: Cambridge University Press.
- Goffman, Erving  
1967 Anstalt og menneske. Den totale institution socialt set. Paludans Forlag
- Halverson, Richard R.  
2002 Representing Phronesis: Supporting Instructional Leadership Practice in School. Field of Education and Social Policy – Learning Sciences. Northwestern University. Evanston, IL.
- Hansen, Henrik L. & Susan Petersen  
1995 Søfarende i Den Danske Handelsflåde i begyndelsen af 1990'erne. Sydjysk Universitetscenter: Søfartsmedicinsk Institut.
- Hutchins, Edwin  
1995 Cognition in the Wild. Cambridge, MA: MIT Press.
- ILO  
2001 The Impact on Seafarers' Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry. Geneva: ILO.
- Knudsen, Fabienne  
2000 Efterlevelse af sikkerhedskrav på danske lastskibe i international fart. Barrierer og muligheder set fra navigatorernes perspektiv. Esbjerg: Søfartsmedicinsk Institut.  
2004 „If You are a Good Leader I am a Good Follower“. Arbejds- og fritidsrelationer mellem danskere og filippinere om bord på danske skibe. Esbjerg: Forskningsenheden for Maritim Medicin.
- Lamvik, Gunnar M.  
2002 The Filipino Seafarer. A Life between Sacrifice and Shopping. Trondheim: Norwegian University of Science and Technology.  
2004 Living Safety in Drilling: How does National Culture Influence HES and Working Practice? Trondheim: SINTEF Industrial Management, New Praxis.
- Lave, Jean & Etienne Wenger  
1999 Situated Learning. Legitimate Peripheral Participation. Cambridge University Press.
- Papeta, Didier & Lionel Caillet  
2004 Être marin: une quête de soi? XIX ieme Journée de psychiatri de Fonte-vraud. <http://psyfontevraud.free.fr/2004/papeta.htm> (05/06/2004).
- Sampson, Helen & Bin Wu  
2003 Compressing Time and Constraining Space: The Contradictory Effects of ICT and Containerization on International Shipping Labour. International Review of Social History 48:123-52.
- Sanderson, Ian  
2003 Is it "What Works" that Matters? Evaluation and Evidence-based Policy-making. Research Papers in Education 18(4):331-45.
- Schön, Donald A.  
1983 The Reflective Practitioner: How Professionals Think in Action. New York: Basic Books.
- SparkNotes LLC.  
Nicomachean Ethics. <http://www.sparknotes.com/philosophy/ethics/context.html> (16/9/2004).



Søfartsstyrelsen  
2002 Søfartsstyrelsens tekniske Forskrift A. Kapitel I. Arbejdets udførelse. Kapitelhæfte A I A. 1.  
juli.

Weibust, Knut  
1969 Deep Sea Sailors. Stockholm: Kungl. Boktryckeriet P.A. Norstedt & Söner.