

6. Fokus på arbejdsbelastninger og stress



Igennem de sidste 20 år har arbejdet til søs forandret sig. Bl.a. er administrativt arbejde blevet en væsentlig del af arbejdsopgaverne. Det skyldes primært myndighedernes krav om dokumentation i forhold til sikkerhed, arbejdsmiljø og miljøforhold, men også at rederierne og nogle kunder forlanger dokumentation af forskellig art. Effektivisering og større produktivitet er en del af det.

Flere administrative opgaver

De fleste af søfolkene i denne bog føler de stigende administrative opgaver som et arbejdspress. De oplever, at den tid, man bruger på administration, går fra tiden til at udføre selve arbejdet.

“ Kravet til dokumentation og arbejdsproces har aldrig været større i skibet, end det er i dag. Når et arbejde er udført, og der skal igangsættes et nyt stykke arbejde, så er der mange ting, der skal dokumenteres. På samme måde som på land, hvor hjemmehjælperen skal dokumentere, hvor mange minutter hun har været hos fru Jensen, så skal vi dokumentere langt mere i dag end tidligere. Alle samfund i verden vil have større hånd i hanke med, hvad der sker til søs. Fx på sikkerhedsområdet. Det at sejle fra A til B med ruteplanlægning bestod tidligere i at slå nogle streger på et søkort. I dag er det et digert værk på 20 sider, som bliver udarbejdet efter bestemte retningslinjer, standarder og normer. ”

Lars Peter Jensen, Kaptajn

Kaptajn Niels Kristian Klausen oplever også, at dokumentation har fået en stor vægt i arbejdet i forhold til andre arbejdsopgaver.

“ Det er den balance, der er rykket, og som skaber et vist arbejdspress om bord. Oplevelsen er nogle gange, at hvis dokumentationen er i orden, så er det lige meget, at det hele ruster. ”

Niels Kristian Klausen, Kaptajn



Papirarbejde er blevet en del af jobbet.

Nogle af de kaptajner, som hovmester John Jørgensen sejler under, taler om, at de administrative opgaver bliver mange, fordi man inde på rederikontoret måske ikke helt har kendskab til kaptajnens situation og måske heller ikke har overblik over, hvor mange andre opgaver han bliver pålagt.

“*Noget af det jeg oplever er, at personalet hjemme på rederiet har hver deres lille ansvarsområde og synes ikke, at den lille opgave, de sender ud, er noget særligt. Det er det sikkert heller ikke – "vi vil gerne have, du sender de her beskeder hjem hver uge", men når 10 eller 15 personer gør det, så sidder kaptajnen til sidst med meget administrativt.*”

John M. Jørgensen, Hovmester

Kaptajn Niels Kristian Klausen peger på det paradoksale i, at de mange undersøgelser og inspektioner, som skal sikre et sikkert og godt arbejdsmiljø, nogle gange virker modsat. På tankskibe er inspektioner meget hyppige, og indimellem oplever han, at de ikke har så meget med det virkelige liv om bord at gøre.

“*Senest kom der en inspektør om bord og tjekkede vores sikkerhedsudstyr. Meldingen var, at det var utilstrækkeligt. Det lyder jo ikke godt at få at vide, at vores sikkerhedsudstyr er utilstrækkeligt. Når man så i detaljer finder ud af, hvad det handler om, så viser det sig, at det er en fuldstændig bagatel. Der mangler 2 fiskekroge i redningsbåden.*”

Niels Kristian Klausen, Kaptajn

Kravet om dokumentation betyder, at officererne skal lave en masse papirarbejde og rapporter. Og da det er vigtigt, at man skriver korrekt, må man bruge ordbøger for at være sikker på, at det er stavet korrekt. Papirer og rapporter skal sendes til rederiet, hvor der sidder medarbejdere og skriver tilbage til de firmaer, der foretager inspektionerne. Niels Kristian er bekymret for, at hvis meget af det, der står i disse rapporter, er mindre ting, så bliver der måske overset eller ignoreret noget rigtig vigtigt.

Styre arbejdstiden om bord

Når arbejdspresset er stort, bliver det særligt vigtigt at kunne planlægge og samarbejde. På Lars Peters skib forsøger de at undgå, at folk bliver alt for stressede, bl.a. ved at sikre, at de får hvilet sig.

“*Vi har alle travlt i hverdagen, men nogle gange handler det om at sikre, at folk om bord får hvilet sig. Vi har en del ansat på en måde, så de får løn for de timer, de arbejder. De knokler derudad i 12 timer i døgnet mange måneder i træk, og det kan også gå ud over sikkerheden. De ser ikke selv faren ved det. Der må vi nogle gange ind og styre det og sikre, at det sikkerhedsmæssige er i orden.*”

Lars Peter Jensen, Kaptajn

Kaptajnens arbejdstider er anderledes. Han/hun må arbejde alle de timer, det skal være. Kaptajnen har ikke bundne vagter, men han/hun skal være til rådighed, hvis der er brug for det. Det kan også være belastende, især hvis der er mange havneanløb, hvor kaptajnen skal være til stede.



Arbejdspres afhænger af skibstype og arbejdsopgaver.

Arbejdspreset er afhængigt af skibets opgave og rute

Niels Kristian Klausen peger på, at stressniveauet er meget afhængigt af skibet og dets ruter og opgaver. På et mellemstort tankskib som hans, er ti timer en lang sejl-tur. Det er ind og ud af havne, hvilket betyder, at man ikke får nogen lange rolige perioder ude på havet. Det kræver meget af alle, og man arbejder hårdt om bord.

Lars Peter er inde på det samme, når han siger, at de er heldige på containerskibe, hvor de kan have 14 dage, hvor de bare skal sejle. Det betyder, at de får længere pauser mellem havneanløb.

Hovmester John Jørgensen mener, at specielt havneanløb er meget pressede og stressende – mest for styrmand og maskinfolk. Så snart man ligger under land, skal man tjekke maskineriet, så med de kortvarige havneanløb, man har i dag, kommer man næsten aldrig i land.

“ Der tages ikke hensyn til, om det er om natten, man kommer ind. Mange gange får folk om bord ikke meget søvn i perioder. Tidligere kunne vi godt ligge i havn i 4-5-6 dage. Nu er det 6-8-10 timer. Så er det dejligt med en god lang søpas-sage bagefter. Så kommer man ned i gear igen. På den måde bliver det ikke en permanent stresstilstand. ”

John M. Jørgensen, Hovmester

Mangel på kvalificeret arbejdskraft

Det kan være et pres for en kaptajn, der har 3 udenlandske navigatører, hvoraf den yngste kun har været på skole i 2 år. Han kan opleve, at ansvaret for skibet og dets sikkerhed bliver større og sværere at varetage.

“ Det er meget nødvendigt med godt uddannet personel, men det er ikke altid muligt at få. Det positive er, at vi hjælper dem med at videreudanne sig og få praktisk erfaring, og det er godt, men det kan også være en ekstra belastning at have den opgave i hverdagen. ”

Lars Peter Jensen, Kaptajn

John Jørgensen fortæller, at der er installeret "sladrehanke" på kaptajnens værelse. Så kan han følge med på radar mv. fra kammeret. Nogle oplever det som en fordel, mens andre oplever det som en belastning, fordi de ikke kan koble helt fra, når de er på kammeret.

Travlhed eller stress?

Hvor vidt et arbejdspress opleves belastende, afhænger også af, hvordan man takler det, mener kaptajn Jens Evald Pedersen.

“ Jeg gør meget ud af at sørge for, at de opgaver, jeg har, bliver lavet. Jeg foretrækker at få dem ud af verden. Hellere lige tage en halv time ekstra, i stedet for at de ligger. Hvis man ikke får lavet tingene, og det bliver en ophobning, så er det, det kan blive til stress. ”

Jens Evald Pedersen, Kaptajn

Han skelner mellem stress og travlhed og mener, at det nok mest handler om travlhed på hans skib.

“ Så længe det ikke er noget, der står på i længere perioder, mener jeg ikke, det er stress, fordi man kan komme ned i gear igen forholdsvis hurtigt. ”

Jens Evald Pedersen, Kaptajn

▶ ▶ Se del 2: Fokus på arbejdsbelastninger og stress/
Tegn på stress ▶ ▶

Forebyggelse af arbejdsbelastninger og stress

Man kan mindske belastningen fra arbejdspress ved hjælp af god planlægning og organisering samt samarbejde. Det kender de til på Lars Peter Jensens skib.

“ Der er det en kæmpe fordel, at vi kender hinanden enormt godt i skibsledelsen og kan støtte hinanden, og tage over, hvis der er meget at nå. Det handler også om, at folk ved, hvad de skal lave, og hvordan de skal lave det. Og hvis de ikke kan løse opgaven, skal de vide, hvem de skal gå til. De skal også føle, at de er klædt på til opgaven, så efteruddannelse og kurser kan også være vigtige ting at drøfte med folk og rederiet. ”

Lars Peter Jensen, Kaptajn

Derudover kan måden, vagttørnen er planlagt på, have en betydning. Kaptajn Niels Kristian Klausen peger på, at måden, man har organiseret vagten på hans skib med en måned ude og en måned hjemme, er stress-aflastende.

“ Man kommer hjem og kan få hvilet og restitueret. Det afhjælper stress. Man ved man giver den en skalle, og så kan man smække benene op, når man kommer hjem. ”

Niels Kristian Klausen, Kaptajn

Kaptajn Jens Evald Pedersen mener også, at det at være opmærksom på besætnings bagland skal prioriteres.

“ Det er klart, at hvis man også er presset i sit bagland, og det ikke bliver løst, så kan det være med til at forværre situationen og oplevelsen af stress. Stress kan jo komme mange steder fra – ikke kun fra arbejdsopgaverne, men lige så vel fra baglandet eller konflikter med kollegaer eller ens overordnede om bord. ”

Jens Evald Pedersen, Kaptajn

Endelig mener Jens Evald, at man kan tage ting i opløbet og dermed undgå stress ved at få snakket om, hvad der fungerer godt om bord på skibet, og hvad der ikke fungerer godt.

► ► Se del 2: Fokus på arbejdsbelastninger og stress/Forebyg stress – skab god trivsel ► ►

5 gode råd

- Hold øje med, at folk får pauser undervejs og får holdt fri af og til.
- Vær opmærksom på din egen situation og symptomer på stress.
- Sørg for en god dialog med rederiet om arbejdsbelastninger, og hvad rederiet kan hjælpe med.
- Planlægningen af arbejdet om bord er vigtig, så folk ved, hvad de skal, og hvem der skal gøre hvad.
- Tag en fælles snak om, hvilke ting om bord der giver arbejdsbelastninger, og om der er noget, I kan gøre ved dem.