



SEAHEALTH

Det gode arbejdsliv til søs

Undersøgelse af trivslen i den danske handelsflåde

Hovedresultater



Udarbejdet af

interresearch.dk

Indhold

Del I. Introduktion	3
1.1 Forord	4
1.2 Undersøgelsens baggrund og formål	5
1.3 Styregruppe og projektgruppe	6
1.4 Rapportens opbygning	6
Del II. Spørgeskema og datamateriale	7
2.1 Spørgeramme og skemadesign	7
2.2 Afvikling af undersøgelse	8
2.3 Repræsentativitet	9
2.4 Afgrænsning	11
2.5 Forbehold og antagelser	11
2.6 Stamdata	12
2.7 Tolkning af resultater	12
Del III. Resultater	14
3.1 Hovedresultater	14
3.1.1 Hovedkonklusioner	14
3.1.2 Sammenfatning af undersøgelsens resultater	16
3.2 Stamdatas fordeling på skibstyper	20
3.3 Den psykiske trivsel i arbejdet	23
3.3.1 Overordnet trivsel	23
3.3.2 Overordnet trivsel – hvem er de mest tilfredse og de mest utilfredse overordnet set?	26
3.3.3 Indflydelse i arbejdet	29
3.3.4 Mening i arbejdet	33
3.3.5 Forudsigelighed	37
3.3.6 Social støtte	41
3.3.7 Belønning	47
3.3.8 Krav	50
Del IV. Temaer	67

4.1 - Tema: Fællesskab og social isolation	67
4.2 - Tema: Ledelse	79
4.3 - Tema: Hviletid.....	95
4.4 - Tema: Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold	102
Del V. Hvilke faktorer er afgørende for trivslen?	106
Bilag: Spørgeskema.....	110

DEL I. INTRODUKTION

1.1 FORORD

Det gode arbejdsliv til søs er en spørgeskemaundersøgelse, vi i Søfartens Arbejdsmiljøråd og resten af søfartserhvervet har haft store forventninger til.

Undersøgelsen er planlagt i en opgangstid, hvor der var fokus på rekruttering og fastholdelse. I løbet af processen med tilrettelæggelse af undersøgelsen vendte konjunkturerne, og undersøgelsen blev derfor udført i en begyndende krisetid. Men det har den hverken tabt værdi eller berettigelse af. Det har vedvarende været væsentligt at få et mere bredt og realistisk billede af, hvordan det står til med trivslen på søen. Hvad siger de sejlene selv om livet om bord? Hvad er rigtig godt, og hvor kunne det blive bedre? Med denne undersøgelse i hånden står vi med et værdifuldt indblik og et stærkt udgangspunkt for at fortsætte arbejdet med at skabe de bedst mulige vilkår for trivsel og vækst i et sikkert og sundt miljø.

Trivsel og psykisk arbejdsmiljø har længe været i fokus i land, og at det har kunnet lade sig gøre at gennemføre denne spørgeskemaundersøgelse med bred opbakning i erhvervet, viser, at trivsel også har en plads på toppen af dagsordenen til søs. Trivsel betyder meget for vores muligheder for at drive kvalitetsskibsfart. Medarbejdere, der trives bliver i erhvervet og yder en god og kvalificeret indsats. Det forudsætter, at vi også her i krisetiderne husker at prioritere trivsel. Jeg mener, at undersøgelsens resultater viser, at danske og udenlandske sejlene i den danske handelsflåde generelt set trives rigtig godt, og at der er en god stemning og et godt fællesskab om bord. Samtidig er der imidlertid også rigtig gode pejlemærker for, hvor der er rum for forbedring. Det gælder bl.a. inden for hviletidsområdet og social isolation i hjemmeperioden. Disse resultater vil vi i Søfartens Arbejdsmiljøråd arbejde videre med. Vi håber også, at rederier og organisationer i erhvervet vil være med til at se på forholdene, ligesom vi håber, at de sejlene vil se på resultaterne med interesse og også vurdere, hvor de selv hver især kan bidrage til at øge trivslen. For vi bidrager alle i hverdagen til både vores egen og andres trivsel.

Vi må også erkende, at undersøgelsen ikke giver svar på alt, og Søfartens Arbejdsmiljøråd vil nu gå i gang med at se på, hvor der skal være nærmere undersøgelser i vores regi, og hvor vi kan bidrage til at forbedre forholdene. Der ligger rigtig mange muligheder for at arbejde videre med undersøgelsen for andre, og det er vores håb, at også uddannelses- og forskningsinstitutioner samt studerende vil kunne finde inspiration til videre analyser og undersøgelser i materialet.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige tak til alle de mange sejlene, der har taget sig tid til at besvare det omfattende spørgeskema. Jeg vil endvidere gerne takke alle, der har været med til at udvikle og bearbejde undersøgelsen og har udvist et enestående engagement i arbejdet for at dykke ned i spørgsmålene for at belyse, hvor vi er med *Det gode arbejdsliv til søs*. Trods kompleksiteten i projektet og de logistiske udfordringer har det været en meget positiv proces.

Jeg vil også gerne takke Orients Fond på vegne af Dampskibsselskabet NORDEN A/S, der har støttet undersøgelsen økonomisk og dermed været med til at gøre det muligt at gennemføre undersøgelsen.

God læselyst

Connie S. Gehrt

Søfartens Arbejdsmiljøråd

1.2 UNDERSØGELSENS BAGGRUND OG FORMÅL

Spørgeskemaundersøgelsen *Det gode arbejdsliv til søs* er gennemført som en temperaturmåling på brancheniveau, og det er første gang, der er gennemført en sådan bred spørgeskemaundersøgelse af det psykiske arbejdsmiljø til søs. Undersøgelsen er med til at give mere præcis viden om forholdene til søs og mulighed for at arbejde strategisk med at fremme attraktive arbejdspladser og et godt arbejdsklima. Undersøgelsen er blevet til med opbakning fra både rederier og de søfarendes organisationer, som alle er interesserede i det øjebliksbillede af trivsel til søs, undersøgelsen giver.

Det overordnede formål med spørgeskemaundersøgelsen er dels at få viden om, hvad der skaber gode og attraktive arbejdspladser til søs, hvor medarbejderne trives, og dels at få en måling af, hvor det går godt, og hvor fremtidens udfordringer ligger. Formålet med undersøgelsen er endvidere at danne grundlag for at fastlægge fremtidens strategier og aktiviteter på området.

Det psykiske arbejdsmiljø spiller en central rolle for arbejdet med sikkerhed og sundhed til søs, idet

- et godt psykisk arbejdsmiljø har en positiv afsmitning på sikkerhedskulturen
- et godt psykisk arbejdsmiljø har en positiv afsmitning på fastholdelse og rekruttering af medarbejdere
- medarbejdere, der trives har ofte færre konflikter og er mere effektive. At have medarbejdere, der trives, smitter med andre ord af på bundlinien.

Der har i undersøgelsen været fokus på at skabe merværdi erhvervet inden for følgende områder:

- Viden om "temperaturen" på forskellige områder inden for det psykiske arbejdsmiljø
- Afdækning af indsatsområder og strategi for:
 - Søfartens Arbejdsmiljøråd
 - Rederierne
 - Organisationerne
 - Forsknings- og uddannelsesinstitutioner
- Afdækning af styrker i branchen til forbedring af image og selvopfattelse i branchen
- Eventuel aflivning af myter/antagelser
- Bedre fastholdelse og rekruttering på baggrund af bedre trivsel og psykisk arbejdsmiljø.

Det psykiske arbejdsmiljø er i fokus på land og indgår i centrale indsatsområder. På land screenes der nu for det psykiske arbejdsmiljø i Arbejdstilsynets tilsyn. Denne undersøgelse er et signal fra erhvervet om, at man også til søs tager udfordringen alvorligt og gerne vil prioritere indsatsen for at sikre det gode arbejdsliv til søs.

Undersøgelsen skal give parter og organisationer i erhvervet et bedre udgangspunkt for at finde styrkerne og sætte ind, hvor der er behov for forbedring og at udvikle relevante og fremadrettede strategier for at fremme trivsel, sikkerhed og effektivitet. Endvidere skal undersøgelsen give værdifuld viden, der kan være med til at styrke arbejdet med fastholdelse og rekruttering til erhvervet. Undersøgelsen skal være med til at skabe det

strategiske grundlag for Søfartens Arbejdsmiljøråds indsats på området, men også i høj grad rederiernes og organisationernes arbejde.

I undersøgelsen spørges til trivlsen set ud fra den enkelte søfarendes perspektiv. Alle personalegrupper og nationaliteter i den danske handelsflåde er blevet inviteret til at deltage.

Undersøgelsen bygger bl.a. på erfaringer fra lignende undersøgelser og projekter om trivsel i land, jf. punkt 2.1.

1.3 STYREGRUPPE OG PROJEKTGRUPPE

Til gennemførelse af undersøgelsen er der nedsat en styregruppe med repræsentanter fra både rederier og de søfarendes organisationer. Arbejdet i styregruppen har været præget af opbakning og stort engagement.

Deltagere i styregruppen:

Hans Christian Orloff-Petersen, A.P. Møller-Mærsk A/S

Peter Burkal, Scandlines Danmark A/S

Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for mindre Skibe

Fritz Ganzhorn, Søfartens Ledere

Per Jørgensen, Maskinmestrenes Forening

Henrik Hansen, 3F

I projektgruppen har repræsentanter fra Søfartens Arbejdsmiljøråd og Green-Jakobsen samarbejdet med teknisk hjælp af Interresearch A/S.

Indsamlingen og analysen af datamaterialet er foretaget af interresearch, der ligeledes har stået for den væsentligste del af rapportskrivningen og fremstillingen af resultaterne.

Undersøgelsen er støttet økonomisk af Orients Fond på vegne af Dampskibsselskabet NORDEN A/S.

1.4 RAPPORTENS OPBYGNING

Rapporten er opbygget af fem dele:

Del I: Introduktion

I introduktionen beskrives formålet med og baggrunden for undersøgelsen samt rapportens opbygning.

Del II: Datamateriale og spørgeskema

Del II består for det første af en præsentation af baggrunden for og opbygningen af spørgeskemaet. Derefter vurderes datamaterialet, herunder svarprocenter og repræsentativitet, hvor bl.a. en svarfordeling for de væsentligste baggrundsvariable vises. Til sidst gives en guide til tolkning af rapportens resultater.

Del III: Resultater

I del III præsenteres undersøgelsens resultater. Først præsenteres undersøgelsens hovedresultater. Herefter er præsentationen delt op i seks hovedområder (baseret på "*de seks guld Korn*"), som spørgerammen fra Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) er bygget op omkring (se mere i afsnit 2.1 om

spørgeskemadesign). Endelig analyseres det, hvilke parametre der har indflydelse på den psykiske trivsel blandt søfarende.

Resultaterne præsenteres gennemgående efter en række af de belyste temaer, men brudt ned på skibstyper, dog er nogle skibstyper grupperet. Samtidig er der, hvor det er fundet relevant, brudt ned på andre stamdata.

Del IV: Temaer

I del IV sættes fokus på en række temaer, der har stor opmærksomhed i branchen. Disse er *Ledelse, Fællesskab og social isolation, Hviletid* samt *Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold*. For hvert tema bliver resultaterne brudt ned på udvalgte stamdata for at afdække eventuelle tendenser.

Del V: Hvilke faktorer er afgørende for trivslen?

I del V analyseres, hvilke faktorer der har mest indflydelse på den overordnede trivsel til søs samt indflydelse på valg af rederi.

DEL II. SPØRGESKEMA OG DATAMATERIALE

2.1 SPØRGERAMME OG SKEMADESIGN

Det psykiske arbejdsmiljø er en kompleks størrelse, og der er mange forhold, der har indflydelse på den enkeltes oplevelse af, om arbejdsmiljøet er godt eller dårligt. Psykisk arbejdsmiljø dækker over en lang række forhold på arbejdspladsen, blandt andet arbejdets organisering og indhold samt forholdet mellem kolleger og mellem ledelse og medarbejdere. Det psykiske arbejdsmiljø har stor betydning for den enkelte medarbejders psykiske og fysiske helbred, selvopfattelse og sociale liv.

Der foreligger i dag en stor viden fra landbaserede undersøgelser og forskning om psykisk arbejdsmiljø. En af de centrale erfaringer fra land er, at der meget langt hen ad vejen kan måles ud fra spørgsmål inden for det, der populært kaldes *"De seks guldkorn"*. Det er seks centrale områder, som har betydning for medarbejderes trivsel, og som viser forskellige dimensioner i det psykiske arbejdsmiljø, det vil være centralt at forholde sig til:

- **Indflydelse på eget arbejde:** Det drejer sig især om indflydelse på egne arbejdsforhold, planlægning og udførelse af arbejdet, arbejdsstedets indretning, arbejdets udførelse, samarbejdsrelationer mv.
- **Mening i arbejdet:** Eget arbejde skal give mening også i forhold til den øvrige produktion og formålet med virksomhedens indsats.
- **Forudsigelighed:** Informationer om relevante planer, begivenheder og aktiviteter for at undgå usikkerhed blandt de ansatte.
- **Social støtte:** Støtte, hjælp og feedback fra kolleger og ledere. Støtten kan både være praktisk og psykologisk. Det vigtige er, at støtten gives på den rette måde og på de rette tidspunkter.
- **Belønning:** Belønning, der svarer til indsatsen, eksempelvis løn, karriereforløb eller almindelig anerkendelse og påskønnelse.
- **Krav i arbejdet:** Krav i arbejdet må hverken være for høje eller for lave. Om arbejdet påvirker medarbejderen positivt eller negativt afgøres af balancen mellem de krav, der stilles til medarbejderen og de ressourcer, som medarbejderen råder over. Man skal kende kravene til, fx tempo, arbejdsomfang, tidsfrister og sociale krav. Man skal vide, hvornår arbejdet er udført godt nok.

Søfartens Arbejdsmiljøråd har ladet erfaringerne fra land indgå i forberedelsen af spørgeskemaundersøgelsen. En række af disse erfaringer har en universel karakter, der sagtens kan overføres. Der er dog også en række forhold for søfarten, som adskiller sig fra land, hvorfor der er foretaget en række ændringer og tilpasninger i skemaet. Desuden er der indføjet en række spørgsmål, der skal give oplysninger om den, der besvarer spørgeskemaet, fx alder, nationalitet, rang om bord, sejltime, skibstype osv., dog er der ingen specifikke spørgsmål om rederi eller lignende, der nærmere kan identificere den enkelte.

Undersøgelsen tager ikke på forhånd udgangspunkt i, at der er behov for at forbedre det psykiske arbejdsmiljø. Det havde vi i princippet ikke nogen viden om, før undersøgelsen blev gennemført. Vi havde selvfølgelig kendskab til forskellige mere eller mindre veldokumenterede "forestillinger" om, hvordan trivslen er enten på brancheniveau eller i specifikke rederier, men når der ikke er gennemført professionelle målinger, kommer man let til at basere sin "viden" på noget, der måske er en myte, eller slet og ret er forældet. Søfartens Arbejdsmiljøråd vil med andre ord få et større og bedre videnbaseret grundlag at operere på inden for dette område. Med undersøgelsen får vi et bedre indblik i, hvad der er snak, og hvad der måske er virkelighed.

Skelettet i spørgerammen består således i Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (herefter NFA) mellemlange skema om psykisk arbejdsmiljø (se mere på www.arbejdsmiljoforskning.dk). Spørgeskemaet er tilrettet sprog og forhold blandt søfarende i handelsflåden.

Yderligere temaer, der mere specifikt behandles i spørgeskemaet, er forholdet til skibsfører samt nærmeste overordnede i linjen, hviletid, fællesskab/isolation samt mobning, seksuel chikane, vold og trusler om vold. Endvidere indgår der spørgsmål i undersøgelsen, der kan belyse dele af de multikulturelle forhold om bord. Temaerne er valgt ud fra erfaringer og ønsker fra styregruppen og Søfartens Arbejdsmiljøråd om at få belyst disse.

Spørgeskemaet er udarbejdet af projektgruppen. I designfasen er styregruppen kommet med input til projektgruppen, hvad angår emnerne i spørgerammen.

Spørgeskemaet har været testet blandt et udvalg af søfolk for at afklare evt. u hensigtsmæssigheder i anvendte formuleringer og termer.

Spørgeskemaet er hovedsageligt opbygget med skalaspørgsmål, som skal vurderes ud fra en fempunktsskala ud fra graden af enighed eller tilfredshed med det givne udsagn. Spørgeskemaet er vedlagt som bilag.

2.2 AFVIKLING AF UNDERSØGELSE

Undersøgelsen er afviklet i perioden oktober 2008 til 16. marts 2009. Den forholdsvis lange afviklingsperiode skyldes ønsket om at tage højde for logistikken med postgange ud til skibe i hele verden samt mulighederne for at ramme den bredest mulige målgruppe.

De logistiske forhold ved gennemførelsen af undersøgelsen har været ganske komplekse, idet det ikke har været muligt på forhånd at udvælge en repræsentativ gruppe som spørgeskemaet kunne udsendes til. På den baggrund besluttede styregruppen, at det skulle være muligt for samtlige sejlede i den danske handelsflåde at besvare spørgeskemaet.

Da en lang række skibe fortsat ikke er online, og da målgruppen kan være både hjemme og til søs i den periode, undersøgelsen blev gennemført, blev det besluttet både at udsende spørgeskemaet til samtlige danske skibe samt at åbne for besvarelse online.

Udsendelsen til samtlige skibe skete via I.C. Weilbach og omfattede informationsmateriale på dansk og engelsk og en cd-rom med spørgeskemaet oversat til 7 sprogversioner; dansk, engelsk, filippinsk, hindi, polsk, russisk

samt thai. De enkelte skibe var således selv ansvarlige for at udskrive spørgeskemaerne til besætningen på de relevante sprog. Efter udfyldelse af spørgeskemaet blev disse lagt i lukkede svarkuverter og sendt direkte til interresearch, som varetog indtastningen af spørgeskemaerne. Valget af sprogversioner er sket efter en vurdering af repræsentativiteten af søfarende fra forskellige nationaliteter.

Besvarelsen af spørgeskemaet online er foregået via Interresearch's spørgeskemaværktøj defgo.net fra Søfartens Arbejdsmiljøråds hjemmeside www.seahealth.dk. Endelig har det været muligt at fremsende besvarelsen via e-mail til Interresearch.

Der er undervejs udsendt opfordringer til at deltage i undersøgelsen via breve og informationsmateriale til rederier, organisationer, og internationale støttepunkter, fx sømandskirkerne. Endvidere er der udsendt information via Handelsflådens Velfærdsråds nyhedsmails, via artikler i rederiernes interne blade og organisationernes fagblade, samt via Søfartens Arbejdsmiljøråds nyhedsmails og bladet SøSikker.

I alt har 1.672 søfolk besvaret spørgeskemaet. Svarene fordelt på de tre afviklingsmetoder fremgår nedenfor

Tabel 1: Oversigt over svarfordeling fordelt på afviklingsmetoder

Afviklingsmetode	Antal besvarelser
Online (www.seahealth.dk)	918
Papirspørgeskema (via lukket svarkuvert)	721
Besvarelse sendt via e-mail til interresearch	33
I alt	1.672

Undersøgelsen er afviklet anonymt. Den enkelte besvarelse kan ikke spores til enkeltpersoner, enkelte skibe ej heller rederi.

2.3 REPRÆSENTATIVITET

Alle sejlene (beskæftigede) i den danske handelsflåde har haft mulighed for at deltage i undersøgelsen. Det svarer til en population på ca. 15.000 personer. 1.672 søfarende har deltaget i undersøgelsen, svarende til ca. 11 % af det samlede antal beskæftigede i den danske handelsflåde. Betragtes kun de påmønstrede, tæller totalpopulationen ca. 10.500, hvilket i denne sammenhæng medfører en svarprocent på ca. 16 %. Materialet er sendt til skibene og dermed i første række til påmønstrede. Men da alle har haft mulighed for at udfylde skemaet, hvis de ad anden vej er blevet opmærksomme på undersøgelsen, og da undersøgelsesperioden har været så lang, ligger den reelle svarprocent formentlig et sted ind imellem disse. Uanset perspektiv vurderes dette at være et meget tilfredsstillende resultat og svarer til vores indledende forventninger til niveauet - ikke mindst set i lyset af, at respondentgruppen er meget bred og omfatter en række andre nationaliteter end dansk. Endvidere har der været betydelige udfordringer med at nå respondentgruppen. I forhold til andre undersøgelser i land eller i trivselsmålinger i enkeltvirksomheder, hvor alle respondenter er kendte, har det fx ikke været muligt at udsende direkte remindere til de enkelte respondenter. Endvidere kan manglende kendskab til Søfartens Arbejdsmiljøråd spille ind, ligesom der kan være søfarende, der er usikre på rammerne og anonymiteten i undersøgelsen, selv om der er informeret grundigt herom.

I de endelige data er der fra online-versionen kun medtaget de gennemførte besvarelser. Dette skyldes, at i online-versionen kan respondenter lukke besvarelsen ned, hvis vedkommende bliver afbrudt, for på et senere tidspunkt at påbegynde en ny besvarelse. Derfor vil det også være misvisende at analysere frafald, da de respektive respondenter på et senere tidspunkt kan have gennemført besvarelsen.

I den fysiske papirversion af spørgeskemaet er alle spørgeskemaer medtaget. Dette skyldes, at den enkelte respondent ved denne metode har haft mulighed for at vende tilbage til spørgeskemaet, hvis man skulle være blevet afbrudt under besvarelsen. Da der selvsagt ikke er mulighed for at tvinge respondenter til at svare på de

enkelte spørgsmål i spørgeskemaet, før vedkommende kan gå videre til næste spørgsmål, som man kan i online-versionen, vil basis (det samlede antal besvarelser) variere en smule fra spørgsmål til spørgsmål.

Temperaturmålingen vurderes samlet set repræsentativ, men inden for fordelingen på mønstring, skibstype samt nationalitet har der været større eller mindre skævheder i forhold til de registerstatistikker, som Søfartsstyrelsen fører over de beskæftigede i den danske handelsflåde. Det er i sådanne undersøgelser almindeligt at foretage vejning af data ved mindre skævheder. Det er en konkret vurdering, om man ønsker at anvende de rene data eller at foretage vejning af data, men det vil ikke være statistisk korrekt at foretage større korrektioner af data. I forhold til stikprøvens fordeling på mønstring og nationalitet er det fundet forsvarligt og hensigtsmæssigt at veje stikprøven på mønstring samt nationalitet op mod registerstatistikken. Antallet af besvarelser fra de forskellige skibstyper fordeler sig imidlertid ikke, så det svarer til den fordeling af skibstyper, der er registreret i Søfartsstyrelsens statistikker. Det er således indkommet flere besvarelser fra fx containersegmentet end denne gruppe repræsenterer samlet set. Det er derfor valgt ikke at veje på skibstype. For grupper, der i forvejen er små, vil vejning på flere parametre medføre unaturlige vægte for mindre grupper af respondenter. Valget af vejning på netop mønstring og nationalitet skyldes, at det vurderes, at de tilgængelige registerstatistikker på disse er de relativt mest pålidelige, og at de ikke vil overskride det forsvarlige niveau. Søfartsstyrelsens registerdata er de senest offentliggjorte (30. marts 2009) og er kun opgjort på de påmønstrede. Stikprøven i denne undersøgelse er primært påmønstrede, men det har samtidig været muligt at svare online, hvor der ikke er viden om besvarelsen er sket hjemmefra, fra skibet eller fra andre steder.

Data er således vejte, så der er en repræsentativ fordeling på mønstring samt nationalitet i forhold til Søfartsstyrelsens tal.

Tabel 2: Oversigt over fordeling på mønstring på for hhv. Søfartsstyrelsens registerstatistik og spørgeskemaundersøgelsens resultater med vejevariable

Mønstring	Søfartsstyrelsen, antal	Søfartsstyrelsen, andel	Spørgeskema, antal	Spørgeskema, andel	Vægt	Efter vejning
Skibsfører (Seniorofficer)	1.239	9,7%	221	13,4%	0,72	9,3%
Seniorofficer	2.199	17,3%	427	25,9%	0,67	17,6%
Juniorofficer	2.373	18,6%	333	20,2%	0,92	19,8%
Menig	4.711	37,0%	322	19,5%	1,89	35,8%
Anden/under uddannelse	573	4,5%	162	9,8%	0,46	4,7%
Seniorofficer (Catering og service)	154	1,2%	68	4,1%	0,29	1,1%
Catering og service	1.495	11,7%	115	7,0%	1,68	11,6%
I alt	12.744	100,0%	1.648	100,0%		100,0%

Tabel 3: Oversigt over fordeling på nationalitet på for hhv. Søfartsstyrelsens registerstatistik og spørgeskemaundersøgelsens resultater med vejevariable

Nationalitet	Søfartsstyrelsen, antal	Søfartsstyrelsen, andel	Spørgeskema, antal	Spørgeskema, andel	Vægt	Efter vejning
Dansk	5.518	52,6%	1.005	62,5%	0,90	52,7%
Filippinsk	2.488	23,7%	349	21,7%	0,90	24,6%
Øvrige	2.486	23,7%	253	15,7%	1,30	22,7%
I alt	10.492	100,0%	1607	100,0%		100,0%

Ovenstående stillingskategorier samt nationaliteter er grupperet. I selve spørgeskemaet er kategorierne udspecificeret for at give mulighed for et meget detaljeret datagrundlag og for at give et mere klart indtryk af respondenterne, og i gennemgangen af hovedresultaterne bliver *Øvrige nationaliteter* udspecificeret på hhv. østeuropæere, vesteuropæere samt asiater, hvor det er relevant.

Som nævnt oven for er det fravalgt at veje på skibstype. Der kan derfor ikke direkte sammenlignes med fordelingen på skibstyper, jf. Søfartsstyrelsens tal, og man bør derfor have dette med i betragtning i tolkningen af undersøgelsens resultater. For skibstyperne RORO og bulk er basistallene relativt lave, og det skal derfor bemærkes, at tolkninger af resultaterne på disse bør tage forbehold for dette, ligesom der rapporten igennem kan være undergrupperinger med lille basis, som der ikke bør drages generelle konklusioner for hele handelsflåden ud fra.

Tabel 4: Oversigt over fordeling på skibstyper på for hhv. Søfartsstyrelsens registerstatistik og spørgeskemaundersøgelsens resultater

Skibstype	Søfartsstyrelsen, antal	Søfartsstyrelsen, andel	Spørgeskema, antal	Spørgeskema, andel
Tank og Kemikalieskib	3.502	27,5%	288	17,4%
Bulk	81	0,6%	34	2,1%
Container	2.276	17,9%	611	36,9%
RORO	144	1,1%	47	2,8%
Passagerskib	2.142	16,8%	273	16,5%
Supply	886	7,0%	118	7,1%
Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	3.713	29,1%	286	17,3%
I alt	12.744	100,0%	1.657	100,0%

Ovenstående er for visse skibstyper grupperet. I selve spørgeskemaet er skibstyperne udspecificeret for at give mulighed for et mere detaljeret datagrundlag. Grupperingen er endvidere foretaget som led i at vurdere repræsentativiteten i fordelingen i forhold til Søfartsstyrelsens tal.

For spørgeskemadata fremgår en underrepræsentation på tank og kemikalieskib samt gruppen coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype og en overrepræsentation på container i forhold til Søfartsstyrelsens tal. En mulig forklaring på forskelle i besvarelsesandelen for forskellige skibstyper kan være, at postgangen til skibe, der ikke sejler i mere faste farter er noget vanskeligere, selv om der er søgt taget højde for dette ved en lang besvarelsesperiode.

Det skal bemærkes, at der er diskrepans (uoverensstemmelser) i Søfartsstyrelsens tal, da basistallet af påmønstrede på skibstyper og påmønstrede delt op i stillingskategorier ikke stemmer overens med basistallet for påmønstrede fordelt på nationaliteter. Dette skyldes, efter Søfartsstyrelsens oplysninger, at enkelte CPR-numre tæller med flere gange grundet manglende indberetninger til Søfartsstyrelsen om afmønstring. Det må dog antages, at fordelingerne skibstyper, nationaliteter og stillingsbetegnelser imellem er retvisende uanset dette.

2.4 AFGRÆNSNING

Det har været nødvendigt at foretage en række afgrænsninger for at begrænse spørgeskemaets omfang. Fokus i denne undersøgelse er på det psykiske arbejdsmiljø blandt søfarende i den danske handelsflåde, jf. den nærmere beskrivelse ovenfor under punkt 2.1. Det fysiske arbejdsmiljø er således fravalgt som fokusområde i denne undersøgelse, selv om vi er klar over, at der er en række forhold i det fysiske arbejdsmiljø og i rammerne om bord fx i forhold til kost og rygning, som også spiller ind på trivsel. Det har imidlertid været vurderet, at der var behov for en skarp prioritering for at undgå et endnu mere omfattende spørgeskema, der ville kunne reducere svarprocenten.

Rapporten tager udgangspunkt i resultaterne samlet set samt resultaterne fordelt på temaer og opdelt på skibstyper.

2.5 FORBEHOLD OG ANTAGELSER

Da undersøgelsen er gennemført som en åben undersøgelse og da den er baseret på fuld anonymitet kan det ikke udelukkes, at der er nogen, der har svaret flere gange på undersøgelsen. Dette vurderes dog som en lille fejlkilde. Da spørgeskemaet er relativt omfangsrigt, og da det samlede antal respondenter er relativt højt, skal der et væsentligt antal ekstra besvarelser til, før det har indflydelse på det samlede billede. Der er også taget delvist højde for dette ved at fjerne de ufuldendte besvarelser i online-delen, jf. ovenfor.

Spørgeskemadatas fordeling på skibstyper stemmer ikke helt overens med fordelingen i Søfartsstyrelsens registerdata. Der skal derfor, som nævnt ovenfor, tages forbehold for dette i tolkningen af data. Data er vejret i forhold til mønstring samt nationalitet.

2.6 STAMDATA

Til brug ved dyberegående analyse har respondenterne skullet angive en række stamdata om dem selv og deres job. Disse er:

1. Skibstype
2. Mønstring
3. Nationalitet
4. Antal havneanløb, den søfarendes skib typisk har
5. Køn
6. Alder
7. Anciennitet i branchen
8. Anciennitet inden for samme rederi
9. Antal nationaliteter blandt besætningen på det skib, den søfarende er mønstret på
10. Hvor ofte man skal forholde sig til nye kolleger, man ikke kender i forvejen
11. Forhyring
12. Vagtsystemer

Med disse stamdata er det muligt at analysere mange forskellige sammenhænge på tværs af stamdata og resultater. Det er klart, at denne rapport ikke kan indeholde alle muligheder. Der er derfor afgrænset til at fokusere på en række af de centrale temaer sammenholdt med skibstyper primært. Der er dog i forhold til nogle spørgsmål taget udgangspunkt i andre stamdata også for nærmere at belyse en problemstilling.

2.7 TOLKNING AF RESULTATER

Hovedparten af spørgsmålene er udsagn, som respondenterne skal tage stilling til på en fempunktsskala. Desuden har det været muligt at svare *Ved ikke*. For hvert udsagn er resultatet gengivet som procentfordeling samt et gennemsnit. Gennemsnittet er beregnet ud fra fempunktsskalaen, hvor 1 er det lavest mulige gennemsnit og 5 er det højest mulige gennemsnit. *Ved ikke* indgår ikke i gennemsnitsberegningen. Midterpunktet for skalaen er således 3. 4 er tilfreds/enig, og 5 er meget tilfreds/meget enig.

Hvornår gennemsnittet er godt, er en vurderingssag og samtidig afhængig af branchen. Hvorvidt gennemsnittet er godt, bør også vurderes ud fra hvert enkelt spørgsmål og spredningen i svarfordelingen. Gennemsnittet bør dog ligge over skalaens midterpunkt på 3, før det er acceptabelt. For at opnå enighed/tilfredshed med

udsagnet skal der opnås et gennemsnit på 4, så på denne led kan der argumenteres for, at et godt gennemsnit ligger på 4 og derover.

Enkelte steder i rapporten og i konklusionerne er der henvist til undersøgelser i land, eller niveauet i land. Alle steder vedrører henvisningerne forhold i land i Danmark. Der er hovedsagelig tale om henvisninger til den undersøgelse det daværende Arbejds miljøinstitut, i dag Det Nationale Forskningscenter for Arbejds miljø (NFA), foretog i 2004-2005 af det psykiske arbejdsmiljø på det danske arbejdsmarked. Undersøgelsen omfattede 3517 danske lønmodtagere i alderen 20-60 år. Undersøgelsens resultater er i forskellige grupperinger præsenteret på Det Nationale Forskningscenter for Arbejds miljø's hjemmeside, og man kan fx se, hvordan det psykiske arbejdsmiljø er i forskellige jobgrupper og brancher, ligesom man kan se gennemsnitsbesvarelser for hvert enkelt spørgsmål. Da en række af spørgsmålene og spørgetemaerne anvendt i dette spørgeskema tager udgangspunkt i spørgsmål fra undersøgelsen i land, kan der for disse gives nogle indikationer af, hvorvidt niveauet til søs er højere eller lavere. Sammenligninger kan imidlertid ikke foretages helt ukritisk, idet der ikke er lagt helt ensartede dimensioner ind. Endvidere er der i nærværende undersøgelse en langt højere andel besvarelser fra udenlandske medarbejdere. Hvor der er foretaget sammenligninger, har det derfor typisk været udgangspunktet, at der sammenholdes med spørgsmål, der er stillet ens, og at der overvejende ses på hvorvidt danskere om bord svarer på samme niveau som øvrige medarbejdere på det danske arbejdsmarked, og med større forsigtighed i forhold til andre nationaliteter eller for gennemsnitsbesvarelser, hvori disse indgår. Der er enkelte steder henvist til international forskning og andre undersøgelser. Det er i fodnoter nærmere præciseret, hvilke undersøgelser, der er tale om.

Grupperingen på skibstyper, nationalitet samt mønstring, som fremgik af forrige afsnit, bliver bibeholdt rapporten igennem, da nogle grupper ellers vil blive for små til at drage konklusioner på.

Forskellene grupperne imellem er testet ved hjælp af enten variansanalyse eller t-test på gennemsnit. Er en forskel beskrevet som signifikant, bygger dette således på resultatet af den statistiske test på minimum 95 % - niveau. Det skal bemærkes, at når en forskel betegnes som signifikant, betyder dette kun, at man rent statistisk kan sige, at der er forskel mellem disse grupper. Fx for en signifikant forskel mellem to skibstyper på 95 % - niveau betyder det, at man med 95 % sikkerhed kan sige, at der forskel. At der er signifikant forskel, betyder ikke nødvendigvis, at forskellen er stor.

Resultaterne er primært opdelt på skibstyper, som nævnt i afgrænsningen. Denne opdeling er valgt for at rederierne skal kunne "finde sig selv" i tallene. Når resultaterne er opdelt på skibstype, er de således mere tilgængelige for de enkelte rederier at arbejde videre med.

Det skal endvidere bemærkes, at tallene angivet for hver skibstype ikke ukritisk kan sammenlignes. Det skyldes, at der som nævnt i afsnit 3.2 kan være nogle forskelle i besætningens sammensætning på de forskellige skibstyper, der kan give en "naturlig" forklaring på nogle af de forskelle, der kan være skibstyperne imellem. Fx er der nogle forskellige personalegrupper og funktioner på de forskellige skibstyper, fx cateringpersonale på passagerskibe, endvidere kan der være forskelle i sammensætningen af nationaliteter om bord, der kan få betydning for resultaterne, jf. afsnit 3.2, ligesom fartstypen mv. kan spille ind.

Da undersøgelsens data ikke inkluderer samtlige søfarende, vil resultaterne naturligt være forbundet med en vis usikkerhed, som varierer alt efter antallet af svar i de enkelte tabeller. Tabellen nedenfor er en oversigt over usikkerheden, såkaldte konfidensintervaller, på forskellige svarandele set over forskellige antal svar. Konfidensintervallerne tager udgangspunkt i en totalpopulation på 15.000, som er det samlede antal søfarende i den danske handelsflåde.

Tabel 5: Konfidensintervaller

		Antal svar							
		50	100	200	300	500	1000	1500	2000
Svarandel i et givent spørgsmål	1%	2,8	1,9	1,4	1,1	0,9	0,6	0,5	0,4
	10%	8,3	5,9	4,1	3,4	2,6	1,8	1,4	1,2
	20%	11,1	7,8	5,5	4,5	3,5	2,4	1,9	1,6
	30%	12,7	9,0	6,3	5,1	4,0	2,7	2,2	1,9
	40%	13,6	9,6	6,7	5,5	4,2	2,9	2,4	2,0
	50%	13,8	9,8	6,9	5,6	4,3	3,0	2,4	2,0
	60%	13,6	9,6	6,7	5,5	4,2	2,9	2,4	2,0
	70%	12,7	9,0	6,3	5,1	4,0	2,7	2,2	1,9
	80%	11,1	7,8	5,5	4,5	3,5	2,4	1,9	1,6
	90%	8,3	5,9	4,1	3,4	2,6	1,8	1,4	1,2
99%	2,8	1,9	1,4	1,1	0,9	0,6	0,5	0,4	

Konfidensintervallerne beregnet ud fra et konfidensniveau på 95 %.

Tabellen skal læses således, at ved et givent antal svar og en given svarandel er usikkerheden angivet i tabellen ud for disse to faktorer. Hvis fx 20 % ud af 1.000 svarer helt enig til et givent spørgsmål, kan man således med 95 % sikkerhed sige, at mellem 17,6 % og 22,4 % er helt enige (20 % +/- 2,4), hvis man spurgte alle de 15.000 søfarende. Som det fremgår af tabellen, bliver usikkerheden mindre, jo større antal svar, svarandelen er baseret på.

Når tabellerne læses og tolkes rapporten igennem, må den statistiske usikkerhed naturligvis tages i betragtning.

DEL III. RESULTATER

3.1 HOVEDRESULTATER

3.1.1 HOVEDKONKLUSIONER

Undersøgelsen af trivseln omfatter både de danske og de udenlandske søfarende på danske skibe og tegner med sine mange resultater et uhyre nuanceret billede af livet til søs anno 2009. Det er vores håb, at de mange resultater vil blive brugt bredt til at fortsætte den markante forbedring af arbejdsmiljøet på de danske skibe, som vi har været vidne til de sidste 25 år.

Undersøgelsen giver ikke svar på alt, og Søfartens Arbejdsmiljøråd vil nu arbejde sig mere ind på resultaterne og vurdere, hvor vi kan bidrage til at forbedre forholdene. Der er rigtig meget mere information at hente fra undersøgelsen. Organisationer og rederier skal nu også have lejlighed til at se nærmere på resultaterne, og håbet er, at de vil granske egne områder og bruge mulighederne for at finde flere svar. Det kan være med til at skærpe og forbedre indsatsen på de områder, hvor der er udfordringer.

Der er meget, der kan gøres – og det er værd at bemærke, at meget af det, der omhandles i undersøgelsen, ikke behøver at koste det store. Tværtimod er der penge at spare ved at gøre det bedre. Det giver større tilfredshed og større effektivitet samt bedre fastholdelse af medarbejdere.

Set fra Søfartens Arbejdsmiljøråd tegner der sig fem væsentlige konklusioner på undersøgelsen:

- Helt generelt trives de søfarende i deres arbejde, og der er en rigtig god stemning og et godt fællesskab om bord. 80 % angiver, at de alt i alt er tilfredse med arbejdet. Mere end 86 % er enige i, at der er en god stemning og et godt fællesskab om bord. Et flot resultat, som på mange måder fint matcher niveauet i mange brancher i land.

Sammenlignes helt overordnet med land ses dog en lidt lavere tilfredshed til søs, som måske kan forklares med forskelle i arbejdsvilkår, fx har mange søfolk et arbejdsliv om bord med lange arbejdsdage og afsavn i form af fravær fra familie og venner og uden mange af de muligheder og tilbud, som folk i land har. Omvendt er der også, når der sammenlignes på en række af de mere specifikke spørgsmål, højere tilfredshed blandt de søfarende end det ses i tilsvarende besvarelser i land, det gælder fx oplevelsen af anerkendelse og retfærdighed.

- De danske og øvrige vesteuropæiske søfarende er generelt mindre tilfredse end deres øvrige udenlandske kolleger om bord. Det gælder i særdeleshed, når det handler om kravene til ledelsen, hvor især danskerne er langt mere kritiske. Det er også primært danskerne, der føler, at arbejdet hober sig op, samt at det i højere grad er nødvendigt at arbejde hurtigt. Danskerne giver også udtryk for, at de har mindre tiltro til deres rederi – og en markant mindre tro på, at rederiet har tiltro til besætningen. Filippinerne er helt generelt de mest tilfredse – og ser også mere optimistisk på fremtidsudsigterne i arbejdet end danskerne.

Generelt for besvarelserne ligger danskerne og øvrige vesteuropæere lavest, dernæst østeuropæerne og højest filippinerne og øvrige asiater.

Forklaringen på disse udsving kan måske for en vis del findes i de forskelle, der er mellem kulturerne, men udsvingene er ikke lige store i alle spørgsmål, og kulturelle forskelle kan derfor formentlig ikke forklare alle udsving. Måske kan udsvingene tolkes som en indikation på, at de forskellige spørgsmålsgrupper har forskellig prioritet for henholdsvis filippinere og øvrige asiater, østeuropæere samt danskere og øvrige vesteuropæere. Det kan derfor være et af de områder, der bør ses nærmere på.

- Ser vi på de sejlendes oplevelse af fællesskab i hjemmeperioden, tegner der sig ikke det samme positive billede, som ses i forhold til fællesskabet om bord. Hele 20 % føler sig socialt isolerede, når de er hjemme. Her ligger danskere, østeuropæerne og øvrige vesteuropæere på samme niveau, mens filippinerne i mindre grad føler sig isolerede hjemme. Et væsentligt område at arbejde videre med, men også meget vanskeligt.
- Selv om 2/3 angiver, at rammerne for overholdelse af hviletiden var til stede og at lige så mange overholdt hviletiden, viser undersøgelsen, at branchen stadig står over for væsentlige udfordringer i forhold til hviletid. En femtedel arbejder mere end de registrerer, og man føler ikke i så udpræget grad, at man selv har indflydelse på overholdelse af hviletiden. Og knap 6 % har en stor del af tiden følt sig for træt til at udføre deres arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

På hviletidsområdet bekræfter undersøgelsen således antagelsen i erhvervet, og den er i overensstemmelse med andre udenlandske undersøgelser om, at der er problemer med at overholde hviletiden. Der er behov for at se nærmere på hviletidsområdet. Det er samtidig tydeligt, at det har stor betydning, om rammerne for overholdelsen grundlæggende er til stede. Med undersøgelsen vil Søfartens Arbejdsmiljøråd gerne spille bolden op til at se nærmere på, hvordan branchen kan sikre, at hviletiden bliver overholdt.

- De unge er blandt de mest tilfredse, især oplever de at få støtte i arbejdet, men tilfredsheden falder med alderen. Tilsvarende falder følelsen af indflydelse med tiden. Det kan undre. Måske kan man ved at gå tættere på tallene i undersøgelsen se, om nogle af de punkter, de unge prioriterer højest, også er nogle af de punkter, som søfarten har svært ved at honorere i dag. Det kan måske pege i retning af en forklaring. Men med det, der er analyseret i undersøgelsen, er der ikke lige nu et klart svar. Det er et af de rigtig interessante punkter i undersøgelsen, taget i betragtning, at rederierne over de senere år har anvendt mange ressourcer på rekruttering og uddannelse af de unge til en karriere i erhvervet. Det er

et af de områder, hvor man bør analysere lidt nærmere på årsagerne, også for at finde nogle pejlinger på, hvad der ville kunne gøre de ældre mere tilfredse.

- Multikulturelle besætninger er et punkt, der har været til debat i erhvervet igennem mange år. Hvad betyder det og hvor meget? Undersøgelsen bekræfter ikke uden videre antagelsen om, at trivslen er højere, hvis der kun er én nationalitet om bord og falder, jo flere nationaliteter, der er om bord, det ser dog ud til, at når vi når op på 4 eller flere nationaliteter får det betydning for trivslen. Der er dog en tendens til, at danskerne trives bedst ved få nationaliteter. Uanset dette ser det ud til, at der generelt er et godt samarbejde på tværs af kulturer og en god stemning - også i fritiden om bord.

3.1.2 SAMMENFATNING AF UNDERSØGELSENS RESULTATER

Overordnede betragtninger

De søfarendes arbejdsvilkår adskiller sig på mange områder fra personalets på landbaserede virksomheder. For de fleste søfarende er det et arbejdsvilkår, at man er væk fra familie og venner i længere perioder ad gangen. Samtidig har man længere friperioder hjemme. Der er ofte skiftende kollegaer, idet man ikke nødvendigvis sejler på samme skib fra udmønstring til udmønstring, og selv om man gør, kan en eller flere af ens kollegaer godt skifte fra gang til gang. Der er mange, der har kollegaer fra Filippinerne eller andre lande. Nogle danske skibe sejler med hel dansk besætning, mens andre har besætningsmedlemmer fra flere forskellige lande på samme tid. For de udenlandske besætningsmedlemmer er udmønstringsperioderne typisk meget længere end de danske. Stillingerne om bord er meget funktionsbestemte, og der er en klar hierarkisk opbygning af arbejdspladsen. Den danske handelsflåde har et godt ry internationalt, og gennemsnitsalderen for danske skibe er i internationalt perspektiv meget lav. Som det ses, spiller mange forhold ind på vilkårene til søs og undersøgelsens resultater. Selvom resultaterne i rapportens del III og IV generelt præsenteres opdelt på skibstyper, er hensigten ikke at sammenligne disse, da der er så væsentlige forskelle skibstyperne imellem, at disse ikke uden videre kan sammenlignes. Når opdelingen på skibstyper alligevel er præsenteret, er det for, at rederier og sejlene lettere kan se de grupper, de selv tilhører.

Undersøgelsen har afdækket en række forhold som de søfarende vægter højt i forhold til, hvad der har betydning for trivslen til søs. Faktorer som anerkendelse, fællesskabsfølelse, mulighed for at bruge sine færdigheder og mulighed for at lære nyt vejer tungt. Men også faktorer som den overordnede villighed til at lytte til problemer, rederiorganisationens villighed til at lytte samt seniorofficerernes evne til at videregive vigtige informationer fylder meget for de søfarende.

Resultaterne af spørgeskemaundersøgelsen er blevet analyseret i forhold til seks områder (*de seks guldkorn*, jf. definition af dem i afsnit 2.1) og fire udvalgte temaer, men i realiteten fletter disse områder sig naturligvis sammen og skal ses som et hele. I det følgende sammenfattes undersøgelsens resultater på disse 10 områder.

Indflydelse i arbejdet

73 % mener, at de har indflydelse på det, de laver om bord, og tallet er på næsten samme niveau, når det handler om indflydelse på beslutninger om ens arbejde, mens indflydelsen på mængden af arbejde ligger helt nede på 60 % med store variationer over nationalitet. Her ligger danskerne og vesteuropæerne generelt lavt trods højere anciennitet og højere placering i hierarkiet. Sammenholdes med land ses, at indflydelse i arbejdet er et af de områder, der ligger lavt. De sejlene oplever faktisk at have større indflydelse på mængden af arbejdet end gennemsnittet i land. På spørgsmålet om, hvorvidt rederiet i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen, vurderer danskerne og øvrige vesteuropæere dette som ganske lavt (gennemsnit 2,9 og 3,0). Sammenholdes med resultatet af spørgsmålet om, hvorvidt man kan stole på, at det, rederiet siger, de vil gøre også bliver gjort, der behandles under punktet om forudsigelighed, hvor danskerne også ligger på et

gennemsnit på 2,9 og vesteuropæerne på 3,1, ses et område, som bør undersøges nærmere. Hvorfor vurderes samspillet med rederiet til at være så lavt, og hvordan kan dette forhold forbedres?

Mening i arbejdet

Der er en oplevelse af, at opgaverne til søs bliver fordelt på en retfærdig måde. Danskerne og østeuropæerne ligger på et gennemsnit på 3,5 og 3,6, mens filippinerne og øvrige asiater ligger på 4,0 og øvrige nationaliteter på 3,9. Men vurderingen er dog højere end tilsvarende på land, også når der alene ses på danskerne.

Knap 80 % er samlet set enten meget enige eller enige i udsagnet om, at man føler sig motiveret og engageret i sit arbejde, og det samlede gennemsnit for dette udsagn bliver 3,9. Der er dog også her store forskelle mellem de forskellige nationaliteter. Filippinerne, øvrige asiater samt søfarende med relativ lav anciennitet nyder i højere grad at fortælle om deres arbejde om bord til andre, end deres kolleger af anden nationalitet og med højere anciennitet. Selv om danskerne ikke ligger højt i vurderingen her, ligger de dog kun lidt lavere end gennemsnittet i land.

Det bekræftes i undersøgelsen, at administration og udefrakommende kontrol opleves som et problem af en del skibsførere og seniorofficerer, der er den gruppe, der primært har kontakt til udefrakommende instanser. Selv om det ikke tyder på, at officererne oplever decideret stress, jf. punktet om *Krav*, er det noget, der tilsyneladende kan give frustrationer og påvirke oplevelsen af, om arbejdet giver mening.

Forudsigelighed

Besætningerne giver i udpræget grad udtryk for, at de ved, hvad der forventes af dem om bord (4,0). Her ligger alle nationaliteter på stort set samme niveau. Ses mere generelt på spørgsmålene om forudsigelighed, er danskerne og øvrige vesteuropæere signifikant mindre enige i udsagnene og føler i mindre grad end de øvrige, at der er forudsigelighed i deres job. Der er også en del forskelle på tværs af skibstyper, men disse kan for en stor del forklares af forskelle nationaliteterne imellem.

Der synes at være et relativt godt samspil i besætningen med hensyn til at videregive informationer, selvom der også her er forskelle nationaliteterne imellem. Filippinerne, øvrige asiater samt østeuropæere mener i høj grad (4,1-4,2), at de får den information, de har brug for, mens danskerne og øvrige vesteuropæere er mere forbeholdne (hhv. 3,3 og 3,5). Når det gælder tilliden til, at rederiet gør det, som de siger, at de vil gøre, nærer filippinerne stor tillid til rederierne (4,2), mens danskernes og de øvrige vesteuropæeres tiltro ligger ganske lavt (2,9 og 3,1). Dette billede afspejles også på tværs af stillingstyper, da seniorofficerer og skibsførere har markant mindre tiltro til rederierne end de menige og juniorofficererne. Der er rum for forbedring på dette punkt.

Social støtte

Der er 84 %, der oplever, at der er et godt samarbejde om bord (gennemsnit på 4,0), besætningen stoler på hinanden, og man føler i udpræget grad (knap 85 %), at man bliver behandlet retfærdigt om bord (4,0). Der er for disse spørgsmål ingen markante forskelle mellem nationaliteterne. 71 % angiver, at de ofte får støtte af kolleger om bord. Der er dog her en tendens til, at det typisk er de ældre, der lytter til problemer med arbejdet, mens de yngre får støtte til arbejdet. Det er positivt, at de unge oplever at få støtte i arbejdet, men der kan også være behov for også at se på, om de ældre i jobbet har behov for mere støtte og opbakning.

Man er samtidig ganske enig i, at rederiet har tiltro til, at man udfører et godt stykke arbejde. Skibsførere og seniorofficerer er dog i mindre grad enige i dette end de øvrige stillingskategorier. Dette afspejles også i, at danskerne og øvrige vesteuropæere har markant mindre tro på, at rederiet har tiltro til besætningen (3,7) end filippinerne, østeuropæerne samt øvrige asiater (hhv. 4,4, 4,3 og 4,1).

Belønning

Besvarelsen af spørgsmålene under *Belønning* scorer generelt lidt lavere end under *Social støtte*. Anerkendelse får en middeltal (3,7), vurderet noget forskelligt fra dansk side (3,4) og filippinsk hhv. østeuropæisk (4,1). Man får ikke så ofte feedback på sit arbejde fra kollegerne (3,2) og også her er der nationale forskelle.

Filippinerne og øvrige asiater er ganske enige i, at skibsføreren giver det enkelte besætningsmedlem gode udviklingsmuligheder (4,0 og 4,1), mens danskerne og øvrige vesteuropæere er markant mere uenige (3,0 og 3,3). Samme billede tegner sig for nærmeste overordnede.

Danskerne og øvrige vesteuropæere føler, at belønningen i signifikant mindre grad end de øvrige nationaliteter står mål med deres indsats. Dog bemærkes, at på spørgsmålet under *Social støtte* om man bliver retfærdigt behandlet, er der en høj score på 3,9 for danskerne og på 4,1 for øvrige vesteuropæere.

Krav

Resultaterne under *Krav* er mere blandede. Generelt er der ikke samme tendens til stressende arbejdsforhold som i land. Det er primært danskerne samt seniorofficererne og skibsførerne, der føler, at arbejdet hober sig op, samt at det i højere grad er nødvendigt at arbejde meget hurtigt. Men tallene er markant lavere end i land, og 76 % angiver at nå deres opgaver. Der synes ikke at være tegn på, at antallet af havneanløb spiller en udpræget rolle for oplevelsen af, om arbejdet hober sig op. Det angives generelt også, at man har overblik over sit arbejde (4,1) på tværs af både skibstype, nationalitet og stillingskategori, og man mener at kunne gøre brug af sin kunnen og sine færdigheder (86 %), og at der er gode muligheder for at lære nyt.

87 % føler, at de har de fornødne kompetencer, og i nogen grad, at kollegerne har de fornødne kompetencer (67 %). For besætningsmedlemmer med høj anciennitet fremgår det, at de har signifikant mindre tiltro til kollegernes kompetencer, end de med mindre anciennitet har.

Selv om henholdsvis en femtedel og en sjettedel føler, at arbejdet tager så meget energi, at det går ud over privatlivet, samt at deres venner og familie siger til dem, at deres arbejde har en negativ indvirkning på deres humør, ser andelen ud til at være noget mindre end i land, selv om arbejdsforholdene i øvrigt ikke er sammenlignelige. Det er derfor ikke det samme, som at der ikke er en problemstilling her.

En mindre andel har haft søvnproblemer, problemer med at slappe af, følt sig irriteret, anspændt og stresset.

I forhold til søvn og stress fremkommer en relativ høj sammenhæng mellem, hvor ofte, man er vågnet op flere gange uden at kunne falde i søvn igen, og evnen til at kunne slappe af.

Fællesskab og social isolation

Der er en god stemning (86 %) og en stærk følelse af fællesskab (82 %) blandt kolleger om bord på skibene. Hvad angår samværet med kollegerne i fritiden oplever 86 % også en god stemning i fritiden om bord, men det gælder kun 74 %, når spørgsmålet går på, om de føler sig som en del af et fællesskab i fritiden om bord. Det er filippinerne, der er mest sammen med deres kolleger. De er samtidig den nationalitet, der har størst tendens til at foretrække at være sammen med kolleger af samme nationalitet som dem selv. På tværs af stillingskategorier fremgår, at skibsførere og seniorofficerere ikke så ofte er sammen med kollegaer om bord i fritiden og ikke i så høj grad føler sig som en del af et fællesskab om bord, men at de i øvrigt føler, at der er en lige så god stemning som de øvrige. Der ses endvidere en forskel på danskernes trivsel i besætninger med få nationaliteter og besætninger med 4 eller flere nationaliteter.

Samlet set føler 20 % sig isoleret hjemme pga. af arbejdet, mens 16 % oplever en konflikt mellem hjemmeliv og arbejde. Filippinerne oplever i mindre grad end andre, at der er konflikt mellem hjemmeliv og arbejde og føler sig i mindre grad isoleret hjemme på grund af arbejdet, mens problemet er nogenlunde lige stort for danskere

og øvrige nationaliteter. Der er ingen tvivl om, at der her ligger en meget stor udfordring i at se nærmere på dette område og se, om man kan identificere områder, der kan forbedre forholdene for de sejlene, ikke mindst når de er hjemme.

Ledelse

Hvad angår temaet *Ledelse*, fremkommer et ganske blandet billede. Billedet bærer præg af, at filippinerne og øvrige nationaliteter i udpræget grad er tilfredse med ledelsen, mens danskerne ikke er tilfredse. I stort set alle spørgsmål om ledelse ligger danskerne markant under. Øvrige vesteuropæere er heller ikke udpræget tilfredse med ledelsen, dog en smule mere end danskerne. Dette kan indikere, at danskere og øvrige vesteuropæere stiller langt højere krav til ledelsen end de øvrige nationaliteter om bord. En anden mulig forklaring kan være, at nogle grupper trives bedre i det hierarkiske system om bord.

Både skibsfører og nærmeste overordnede er villige til at lytte til problemer med arbejdet. Dog opleves ikke udpræget tilfredshed med evnen til at koordinere instruktioner, holdninger, mål og værdier skibsførere imellem og nærmeste overordnede imellem. Samtidig er man heller ikke udpræget enig i, at der ofte bliver taget initiativer, der skal øge trivslen. Både skibsfører og nærmeste overordnede har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø, og derfor er det vigtigt at arbejde videre med ledelse som et indsatsområde.

Generelt opleves retfærdighed i forhold til løsning af konflikter, selvom bare 52 % mener, at skibsføreren er god til at løse konflikter, og lidt færre at den nærmeste overordnede er god til det. Derimod ligger den nærmeste overordnede lidt højere end skibsføreren i forhold til at give hjælp og støtte samt feedback og anerkendelse. Men feedback og anerkendelse er områder, som kunne ligge højere, og hvor danskerne er klart mere kritiske. Samlet set er der 72 %, der er enige i, at skibsføreren har de fornødne kompetencer og stort set tilsvarende for den nærmeste overordnede.

Hviletid

Rammerne for overholdelsen af hviletid er i vis grad til stede med store variationer over skibstyperne. 2/3 gav udtryk for, at rammerne var til stede hele tiden eller en stor del af tiden, og 2/3 overholdt også hviletiden en stor del eller hele tiden. Tilsvarende fremgår det, at 69 % føler, at de kan organisere arbejdet, så hviletiden bliver overholdt. Men på spørgsmålet om, hvorvidt den enkelte har indflydelse på hviletiden, angiver kun 48 %, at dette er tilfældet hele tiden eller en stor del af tiden.

Undersøgelsen viser, at er rammerne til stede, og mulighederne for at organisere arbejdet i forhold til overholdelse af hviletiden til stede, vil hviletiden i højere grad blive overholdt. Det tyder derimod ikke på, at de, der overholder hviletiden, skal arbejde meget hurtigt for at kunne dette. Kun en mindre del gør deres nærmeste ledere opmærksom på hviletidsoverskridelser. Betragtes overholdelse af hviletid i forhold til antallet af havneanløb, fremkommer umiddelbart ikke den forventede sammenhæng mellem disse. Der ser heller ikke ud til at være markante forskelle afhængig af vagtsystemer, når det gælder rammer og muligheder for overholdelse af hviletid. 18 % angiver, at de på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden har overholdt deres hviletid, mens knap 6 % oplyser, at de en del af tiden eller hele tiden har følt sig for trætte til at udføre arbejdet sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

Ca. en femtedel arbejder mere, end de registrerer. For skibsførere og seniorofficerer er denne andel en tredjedel. For de øvrige stillingskategorier stemmer den registrerede arbejdstid i langt højere grad overens med den faktiske.

Internationale undersøgelser peger på større problemer med hviletiden, men der er variationer i forhold til årsager og sammenhænge, og det er helt klart et område, der skal arbejdes videre med. Denne spørgeskemaundersøgelse er ikke nær så detaljeret, som nogle af de internationale studier, men giver dog nogle fingerpeg om, at der er behov for at se mere nuanceret på problemstillingen og de faktorer, der spiller

sammen. Det er et område, der ikke alene kan håndteres på det individuelle plan, men må inddrage det organisatoriske- og ledelsesmæssige niveau, ligesom der kan være behov for at se på de lovgivningsmæssige rammer.

Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold

Hvad angår temaet omkring *Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold* synes der ikke at være udprægede problemer på disse områder. Der hvor man oplever problemer, bør de tages alvorligt, og der bør arbejdes for at minimere og forebygge sådanne situationer. Mobning opleves af 3 % mindst én gang om måneden og 7 % oplever det af og til. Det er et område, som har stor fokus i land, og som man også til søs skal være opmærksom på.

3.2 STAMDATAS FORDELING PÅ SKIBSTYPER

Resultaterne er rapporten igennem, som nævnt ovenfor, fordelt på skibstyper. Det er derfor relevant at analysere de enkelte skibstypers sammensætning på tværs af de øvrige stamdata for derved at kunne be- eller afkræfte, om eventuelle forskelle skibstyperne imellem skyldes bagvedliggende forskelligheder i stamdata. Dette afsnit præsenterer derfor skibstyperne fordelt på de adspurgte stamdata, og understreger samtidig, hvor mange forskellige søfarende, der har bidraget med deres besvarelse på tværs af de forskellige stamdata.

Betragtes skibstyper fordelt på stillingskategorier fremkommer ikke markante forskelle (spm. 1.2 fordelt på skibstype). Passagerskib har dog en mindre andel af seniorofficerer end de øvrige skibstyper (med undtagelse af bulk) og en større andel catering og service personale.

Tabel 6: Spørgsmål 1.2 - Hvad er du mønstret som? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
1.2 - Hvad er du mønstret som?	Skibsfører (Seniorofficer)	Antal	30	2	38	3	23	13	40	149
		% af Skibstype	11%	6%	7%	7%	8%	12%	13%	9%
	Seniorofficer	Antal	60	4	96	10	31	26	53	280
		% af Skibstype	21%	11%	19%	23%	10%	23%	18%	18%
	Juniorofficer	Antal	59	4	167	7	26	25	27	315
		% af Skibstype	21%	11%	33%	16%	9%	22%	9%	20%
	Menig	Antal	103	19	117	23	103	41	161	567
		% af Skibstype	37%	54%	23%	52%	35%	36%	53%	36%
	Anden/under uddannelse	Antal	9	0	57	0	3	2	3	74
		% af Skibstype	3%	0%	11%	0%	1%	2%	1%	5%
	Seniorofficer (Catering og service)	Antal	2	1	7	1	5	1	1	18
		% af Skibstype	1%	3%	1%	2%	2%	1%	%	1%
	Catering og service	Antal	19	5	28	0	106	5	16	179
		% af Skibstype	7%	14%	5%	0%	36%	4%	5%	11%
Total	Antal	282	35	510	44	297	113	301	1582	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Fordelt på nationalitet fremkommer derimod store forskelle skibstyperne imellem (spm. 1.3 fordelt på skibstype). Især på RORO, passagerskib og supply er der markant flere danskere end blandt tank og kemikalieskib, bulk samt container.

Tabel 7: Spørgsmål 1.3 - Hvad er din nationalitet? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
1.3 - Hvad er din nationalitet?	Dansk	Antal	71	7	180	39	253	89	195	834
		% af Skibstype	26%	21%	37%	87%	85%	80%	66%	54%
	Filippinsk	Antal	102	27	182	2	15	0	58	386
		% af Skibstype	37%	79%	37%	4%	5%	0%	20%	25%
	Østeuropæisk	Antal	73	0	33	4	18	0	18	146
		% af Skibstype	26%	0%	7%	9%	6%	0%	6%	9%
	Vesteuropæisk	Antal	22	0	29	0	8	21	26	106
		% af Skibstype	8%	0%	6%	0%	3%	19%	9%	7%
	Asiatisk	Antal	9	0	62	0	0	0	0	71
		% af Skibstype	3%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	5%
	Øvrige	Antal	0	0	0	0	2	1	0	3
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%
	Total	Antal	277	34	486	45	296	111	297	1546
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Disse store forskelle på fordelingen af nationaliteter skibstyperne imellem kan selvsagt have stor indflydelse på eventuelle forskelle på resultater skibstyperne imellem, og det vil derfor blive kommenteret rapporten igennem, hvis dette er tilfældet.

I forhold til spørgsmålet om antallet af havneanløb, man typisk har, ligger passagerskib i top, efterfulgt af RORO (ikke illustreret). Blandt de øvrige skibstyper er der ingen markante forskelle på antallet af havneanløb, respondenterne angiver.

Der er en ganske lav andel af kvinder på tværs af skibstyperne generelt (ikke illustreret) på omkring 2 %. På passagerskibe ligger denne andel dog væsentlig højere på 24 %. Disse skal findes blandt catering og servicepersonalet.

Den aldersmæssige fordeling af besætningsmedlemmer viser ikke store forskelle på tværs af skibstyper (spm. 1.6 fordelt på skibstype). Ud fra det approksimerede (tilnærmede) gennemsnit ligger gennemsnitsalderen for alle skibstyper i slutningen af 30'erne til starten af 40'erne. Højest ligger passagerskib samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype, mens container ligger lavest.

Tabel 8: Spørgsmål 1.6 – Hvad er din alder? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
1.6 – Hvad er din alder?	18 - 24 år	Antal	21	2	73	5	24	4	9	138
		% af Skibstype	7%	6%	14%	11%	8%	4%	3%	9%
	25 - 29 år	Antal	46	2	111	7	29	13	25	233
		% af Skibstype	16%	6%	22%	16%	10%	12%	8%	15%
	30 - 39 år	Antal	90	8	121	11	65	43	73	411
		% af Skibstype	32%	24%	24%	24%	22%	39%	24%	26%
	40 - 49 år	Antal	70	11	119	12	91	26	106	435
		% af Skibstype	25%	32%	24%	27%	31%	23%	35%	28%
	50 - 59 år	Antal	48	10	63	10	65	24	69	289
		% af Skibstype	17%	29%	12%	22%	22%	22%	23%	18%
	60 år eller mere	Antal	8	1	18	0	24	1	17	69
		% af Skibstype	3%	3%	4%	0%	8%	1%	6%	4%
	Total	Antal	283	34	505	45	298	111	299	1575
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Approksimeret gennemsnitsalder			39	44	37	39	43	40	44	40

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Approksimeret gennemsnitsalder er baseret på midterpunkterne for hvert aldersinterval. For intervallet "60 år eller mere" er det antaget, at gennemsnittet er 62 år.

Hvor længe man har sejlet, er der ingen markante forskelle på tværs af skibstyper (ikke illustreret). I forhold til, hvor længe man har været ansat i samme rederi, har besætningerne på RORO, passagerskib og supply lidt højere anciennitet end besætningerne på tank og kemikalieskib samt bulk (ikke illustreret).

Hvad angår antallet af forskellige nationaliteter om bord, er der flest på container, dernæst tank og kemikalieskib (spm. 1.9 fordelt på skibstype). Der er færrest på RORO samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Tabel 9: Spørgsmål 1.9 – Hvor mange nationaliteter består besætningen af på dit nuværende skib? Hvis du ikke er om bord nu, bedes du oplyse, hvor mange nationaliteter, der var på det skib, du sidst sejlede på? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
1.9 – Hvor mange nationaliteter består besætningen af på dit nuværende skib? Hvis du ikke er om bord nu, bedes du oplyse, hvor mange nationaliteter, der var på det skib, du sidst sejlede på?	1	Antal	5	6	8	23	117	16	112	287
		% af Skibstype	2%	18%	2%	52%	39%	14%	37%	18%
	2	Antal	72	25	14	10	46	42	97	306
		% af Skibstype	25%	74%	3%	23%	15%	38%	32%	19%
	3	Antal	85	0	110	2	32	31	55	315
		% af Skibstype	30%	0%	22%	5%	11%	28%	18%	20%
	4	Antal	71	3	162	6	26	11	24	303
		% af Skibstype	25%	9%	32%	14%	9%	10%	8%	19%
	Flere	Antal	50	0	213	3	76	12	11	365
		% af Skibstype	18%	0%	42%	7%	26%	11%	4%	23%
Total	Antal	283	34	507	44	297	112	299	1576	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

På supply er langt størstedelen rederiansat, men også de øvrige skibstyper har fortrinsvist rederiansatte om bord (spm. 1.11 fordelt på skibstype). På tank og kemikalieskibe samt bulk er en stor del skibsansatte. På passagerskibe er hovedparten også rederiansatte, og ca. 1/3 er i holddrift. Fordelingen skal dog tages med forbehold, idet respondenterne kan have opfattet især spørgsmålet om holddrift anderledes end tilsigtet.

Tabel 10: Spørgsmål 1.11 – Hvordan er du forhyret? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
1.11 – Hvordan er du forhyret?	Holddrift (kan forlade skibet, når man har fri)	Antal	71	13	93	6	90	4	48	325
		% af Skibstype	26%	41%	19%	14%	30%	4%	16%	21%
	Mønstrer (opholder sig om bord også i frivagter og indgår i beredskabet)	Antal	26	4	53	13	69	21	56	241
		% af Skibstype	9%	13%	11%	30%	23%	19%	19%	15%
	Rederiansat (fastansatte, der også er ansatte under ferie og frihed)	Antal	137	7	334	28	147	100	191	944
		% af Skibstype	49%	22%	67%	64%	50%	90%	64%	61%
	Skibsansat (ansat på kontrakt, der gælder for den periode, man er om bord)	Antal	120	15	110	3	30	3	60	340
		% af Skibstype	43%	47%	22%	7%	10%	3%	20%	22%
	Ved ikke	Antal	4	2	16	0	2	1	5	28
		% af Skibstype	1%	6%	3%	0%	1%	1%	2%	2%
Total	Antal	278	32	499	44	296	111	297	1557	

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning.

På coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype går mere end hver tredje to-skiftevagt (spm. 1.12 fordelt på skibstype). For supply gælder dette kun 18 %. For passagerskib har en stor del skiftende vagtsystemer.

Tabel 11: Spørgsmål 1.12 - Hvilken vagt går du? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
1.12 - Hvilken vagt går du?	To-skiftevag	Antal	73	10	94	12	73	20	103	385
		% af Skibstype	27%	32%	19%	27%	24%	18%	35%	25%
	Tre-skiftevag	Antal	58	10	142	15	23	31	45	324
		% af Skibstype	21%	32%	28%	33%	8%	28%	15%	21%
	Tilkaldevagt	Antal	36	4	49	2	8	12	24	135
		% af Skibstype	13%	13%	10%	4%	3%	11%	8%	9%
	Skiftende vagtsystemer	Antal	23	2	69	7	114	31	43	289
		% af Skibstype	8%	6%	14%	16%	38%	28%	15%	19%
	Er ikke vagtgående	Antal	78	5	131	8	65	18	75	380
		% af Skibstype	29%	16%	26%	18%	22%	16%	26%	24%
	Ved ikke	Antal	4	0	15	1	15	0	4	39
		% af Skibstype	1%	0%	3%	2%	5%	0%	1%	3%
	Total	Antal	272	31	500	45	298	112	294	1552
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

3.3 DEN PSYKISKE TRIVSEL I ARBEJDET

I dette afsnit præsenteres resultaterne for de områder, der kaldes **de seks guld Korn**, jf. afsnit 2.1. Da ikke alle de stillede spørgsmål er overensstemmende med de spørgsmål, der er stillet i landbaserede undersøgelser, er der foretaget en selvstændig vurdering og gruppering af spørgsmålene inden for de seks områder. En række af spørgsmålene i temaerne beskriver også dimensioner af guld Kornene. For at undgå gentagelser er spørgsmålene her kun medtaget under temaerne. Der er således en vis sammenhæng mellem de seks første områder og de temaer, der siden behandles særskilt. Der er indledningsvist i hvert afsnit en oversigt over de spørgsmål, der er grupperet under hvert område, ligesom der under hvert tema er vist de spørgsmål, der indgår i beskrivelsen af temaet.

Først præsenteres dog resultaterne for spørgsmålsgruppen **overordnet trivsel**.

3.3.1 OVERORDNET TRIVSEL

Spørgeskemaet indeholder fire spørgsmål, der tilsammen skal afdække den overordnede trivsel. Disse er angivet i tabellen nedenfor.

Tabel 12: Oversigt over spørgsmål i spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
2.1	Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?
2.2	Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?
2.3	Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?
2.4	Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?

På spm. 2.1. om, hvor tilfreds man er med sine fremtidsudsigter i arbejdet, fremkommer et samlet gennemsnit på 3,7 på 5-punktsskalaen. Godt 2/3 er tilfredse eller meget tilfredse med deres fremtidsudsigter, mens 10 % er direkte utilfredse eller meget utilfredse.

Tabel 13: Spørgsmål 2.1 – Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	Meget tilfreds 5	Antal	41	6	77	2	33	14	48	221
		% af Skibstype	15%	19%	15%	5%	11%	12%	16%	14%
	Tilfreds 4	Antal	177	22	268	16	125	57	177	842
		% af Skibstype	63%	69%	53%	36%	42%	50%	59%	54%
	Hverken eller 3	Antal	39	2	82	16	72	26	46	283
		% af Skibstype	14%	6%	16%	36%	24%	23%	15%	18%
	Utilfreds 2	Antal	6	1	36	7	35	3	15	103
		% af Skibstype	2%	3%	7%	16%	12%	3%	5%	7%
	Meget utilfreds 1	Antal	6	0	15	2	22	6	9	60
		% af Skibstype	2%	0%	3%	5%	7%	5%	3%	4%
Ved ikke	Antal	10	1	24	1	8	7	6	57	
	% af Skibstype	4%	3%	5%	2%	3%	6%	2%	4%	
Total	Antal	279	32	502	44	295	113	301	1566	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,1	3,7	3,2	3,4	3,7	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Fordelt på skibstype ses umiddelbart en forholdsvis stor variation mellem skibstyperne, når det vedrører tilfredsheden med ens fremtidsudsigter i arbejdet. Her ligger bulk i top med 88 % meget tilfredse eller tilfredse, signifikant højere end RORO og passagerskib, som ligger lavest skibstyperne imellem. For RORO er bare 41 % meget tilfreds eller tilfredse, mens dette gælder for 54 % blandt besætningen på passagerskib. Tank og kemikalieskib samt container ligger signifikant højere end RORO og passagerskib.

71 % er meget tilfredse eller tilfredse med arbejdsmiljøet generelt (spm. 2.2 fordelt på skibstype), mens 12 % er meget utilfredse eller utilfredse. Det samlede gennemsnit ligger også her på 3,7.

Tabel 14: Spørgsmål 2.2 – Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	Meget tilfreds 5	Antal	33	4	77	1	40	7	43	205
		% af Skibstype	12%	12%	15%	2%	14%	6%	14%	13%
	Tilfreds 4	Antal	187	23	292	28	133	66	178	907
		% af Skibstype	68%	70%	58%	64%	45%	59%	59%	58%
	Hverken eller 3	Antal	37	4	83	7	57	21	43	252
		% af Skibstype	13%	12%	16%	16%	19%	19%	14%	16%
	Utilfreds 2	Antal	15	2	36	6	38	14	19	130
		% af Skibstype	5%	6%	7%	14%	13%	13%	6%	8%
	Meget utilfreds 1	Antal	4	0	11	2	28	3	13	61
		% af Skibstype	1%	0%	2%	5%	9%	3%	4%	4%
Ved ikke	Antal	0	0	5	0	0	0	5	10	
	% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	0%	0%	2%	1%	
Total	Antal	276	33	504	44	296	111	301	1565	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,9	3,8	3,5	3,4	3,5	3,7	3,7

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Her fremkommer dog ikke lige så markante udsving skibstyperne imellem som under 2.1. Igen ligger bulk, tank og kemikalieskib samt container højest, med hhv. 80, 82 og 73 % meget tilfredse eller tilfredse, og er således mest tilfredse med arbejdsmiljøet generelt set. Tank og kemikalieskib, container samt coaster, specialskib, tørlast og andre skibstyper ligger signifikant over passagerskib, hvor bare 58 % er meget tilfredse eller tilfredse, og 22 % er meget utilfredse eller utilfredse.

Også ved tilfredsheden med, hvordan evnerne bruges (spm. 2.3 fordelt på skibstype), er det samlede gennemsnit på 3,7. 71 % er meget tilfredse eller tilfredse med dette udsagn. Godt 10 % er dog meget utilfredse eller utilfredse.

Tabel 15: Spørgsmål 2.3 – Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	Meget tilfreds 5	Antal	35	11	65	1	27	8	44	191
		% af Skibstype	13%	32%	13%	2%	9%	7%	15%	12%
	Tilfreds 4	Antal	184	18	312	19	153	58	175	919
		% af Skibstype	66%	53%	62%	43%	52%	52%	58%	59%
	Hverken eller 3	Antal	32	1	78	18	64	31	51	275
		% af Skibstype	12%	3%	15%	41%	22%	28%	17%	18%
	Utilfreds 2	Antal	19	2	36	6	31	11	20	125
		% af Skibstype	7%	6%	7%	14%	11%	10%	7%	8%
	Meget utilfreds 1	Antal	5	0	6	0	20	4	6	41
		% af Skibstype	2%	0%	1%	0%	7%	4%	2%	3%
Ved ikke	Antal	3	2	8	0	0	0	4	17	
	% af Skibstype	1%	6%	2%	0%	0%	0%	1%	1%	
Total		Antal	278	34	505	44	295	112	300	1568
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,8	4,2	3,8	3,3	3,5	3,5	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Bulk opnår et ganske godt gennemsnit på 4,2 som den skibstype, der ligger bedst. 85 % angiver, at de er meget tilfredse eller tilfredse. Efter bulk ligger tank og kemikalieskib, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype med 3,8. Disse sammen med bulk ligger signifikant højere end RORO, passagerskib og supply.

79 % angiver, at de er meget tilfredse eller tilfredse med jobbet alt i alt (spm. 2.4 fordelt på skibstype). Dette udsagn ligger således lidt højere end de foregående tre spørgsmål med 3,9 i det samlede gennemsnit. 6 % angiver, at de er meget utilfredse eller utilfredse med jobbet alt taget i betragtning.

Tabel 16: Spørgsmål 2.4 – Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	Meget tilfreds 5	Antal	38	2	77	4	45	21	60	247
		% af Skibstype	14%	6%	15%	9%	15%	19%	20%	16%
	Tilfreds 4	Antal	199	26	322	25	170	67	180	989
		% af Skibstype	72%	79%	64%	56%	57%	59%	60%	63%
	Hverken eller 3	Antal	26	2	66	12	63	15	44	228
		% af Skibstype	9%	6%	13%	27%	21%	13%	15%	15%
	Utilfreds 2	Antal	12	1	29	4	8	8	11	73
		% af Skibstype	4%	3%	6%	9%	3%	7%	4%	5%
	Meget utilfreds 1	Antal	1	2	4	0	11	2	1	21
		% af Skibstype	0%	6%	1%	0%	4%	2%	0%	1%
Ved ikke	Antal	2	0	6	0	1	0	4	13	
	% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	
Total		Antal	278	33	504	45	298	113	300	1571
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,9	3,8	3,9	3,6	3,8	3,9	4,0	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På spørgsmålet om, hvor tilfreds man er med sit job som helhed alt taget i betragtning, er der ingen større forskelle skibstyperne imellem. Den eneste signifikante forskel er at finde mellem passagerskib og coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Samlet set for de fire udsagn (spm. 2.1-2.4) gælder, at den generelle trivsel er højest blandt besætningsmedlemmerne på bulk, tank og kemikalieskib, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. Disse ligger alle signifikant højere end RORO og passagerskibe. Tank og kemikalieskib ligger desuden også signifikant over supply.

3.3.2 OVERORDNET TRIVSEL – HVEM ER DE MEST TILFREDSE OG DE MEST UTILFREDSE OVERORDNET SET?

Ovenfor blev der analyseret på, hvor tilfredse, generelt set, besætningerne på de enkelte skibstyper er. I det følgende analyseres der på andre stamdata, for derved at få et bedre indblik i, hvilke grupper der specifikt er mere tilfredse/utilfredse end andre.

Betragtes den generelle trivsel på tværs af nationaliteter, findes der signifikant forskel mellem de forskellige nationaliteter. Filippinerne er generelt de mest tilfredse. Set over de fire generelle trivselsspørgsmål ligger denne gruppe på et samlet gennemsnit på 4,1. Østeuropæere og asiater er samlet set også ganske tilfredse, liggende lidt under filippinerne. Af grupperne scorer danskerne i de generelle trivselsspørgsmål lavest med et samlet gennemsnit på 3,5, mens vesteuropæerne ligger en smule over, dog ikke signifikant. For hvert af de fire generelle trivselsspørgsmål gælder, at filippinerne ligger højest i tilfredshed, mens danskerne ligger lavest af de fem grupper.

Tabel 17: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på nationalitet)

	Dansk	Filippinsk	Østeuropæisk	Vesteuropæisk	Asiatisk
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,5	4,1	3,6	3,7	3,8
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	3,4	4,1	4,1	3,5	4,2
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,5	4,1	3,9	3,6	3,8
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	3,8	4,1	4,0	3,9	3,9
I alt	3,5	4,1	3,9	3,7	3,9

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Fordelt på mønstring fremkommer gruppen anden/under uddannelse som de mest tilfredse overordnet set. For tilfredshed med fremtidsudsigterne (spm. 2.1) er de signifikant mere tilfredse end alle andre grupper (bortset fra skibsfører) med et relativt højt gennemsnit på 4,1. Noget af dette kan muligvis forklares med, at man under uddannelse har høje forventninger til fremtiden, og at man i højere grad oplever, at man hele tiden lærer nyt. Det kan også spille ind, at man ikke i samme udstrækning har en arbejdsmæssig referenceramme, men der kan også være andre forklaringer. Seniorofficerer (Catering og service) ligger markant lavere end de andre grupper, men gruppen er relativt lille, så forskellen mellem disse og de andre grupper er ikke signifikant.

I forhold til tilfredshed med arbejdsmiljøet (spm. 2.2) fremkommer anden/under uddannelse igen som de mest tilfredse. De mindst tilfredse er seniorofficererne, som ligger signifikant under juniorofficererne, de menige, catering og service samt anden/under uddannelse. Seniorofficererne er mindst tilfredse med, hvordan deres evner bliver brugt (spm. 2.3) med et gennemsnit på 3,5. Tilfredsheden her er signifikant lavere end blandt de menige samt anden/under uddannelse.

Tabel 18: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på stilling)

	Skibsfører (Seniorofficer)	Senior officer	Junior officer	Menig	Anden/under uddannelse	Seniorofficer (Catering og service)	Catering og service
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,8	3,6	3,7	3,8	4,1	3,0	3,6
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	3,5	3,4	3,8	3,7	4,1	3,6	3,8
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,7	3,5	3,7	3,8	3,9	3,6	3,8
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	3,9	3,7	3,8	4,0	4,1	3,8	4,0
I alt	3,7	3,6	3,7	3,8	4,1	3,5	3,8

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

I tilfredshed med jobbet som helhed (spm. 2.4) fremkommer igen anden/under uddannelse med et relativt højt gennemsnit. Men også menig samt catering og service er samlet set godt tilfredse med deres job som helhed, her med et gennemsnit på 4,0. Disse to grupper er således mere tilfredse med jobbet som helhed, end med hhv. fremtidsudsigter (spm. 2.1), arbejdsmiljøet (spm. 2.2) og måden, hvorpå evnerne bruges (spm. 2.3).

På tværs af aldersgrupper ses ikke helt den markante forskel, som fremkom mellem forskellige nationaliteter og stillingskategorier. For tilfredshed med fremtidsudsigterne er der én signifikant forskel at finde, hvor det er de 18-24-årige, der er signifikant mere tilfredse end de 40-49-årige.

For tilfredsheden med arbejdsmiljøet (spm. 2.2) er de 18-24-årige signifikant mere tilfredse end resten af aldersgrupperne.

For tilfredsheden med måden, ens evner bliver brugt på (spm. 2.3) samt tilfredshed med jobbet som helhed (spm. 2.4) er der ikke signifikant forskel aldersgrupperne imellem.

Tabel 19: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på aldersgrupper)

	18 - 24 år	25 - 29 år	30 - 39 år	40 - 49 år	50 - 59 år	60 år eller mere
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,9	3,7	3,7	3,6	3,7	3,8
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	4,1	3,8	3,6	3,6	3,6	3,5
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,8	3,8	3,7	3,6	3,7	3,6
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	4,0	3,9	3,8	3,8	3,9	3,9
I alt	4,0	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Fordelt på anciennitet som søfarende ses ej heller markante forskelle i den generelle tilfredshed set over de fire udsagn. I spm. 2.1 er de søfarende med lav anciennitet (under 1 år) dog signifikant mere tilfredse med fremtidsudsigterne (spm. 2.1) end de, der har sejlet 10-20 år. Hvad angår tilfredshed med arbejdsmiljøet er de med lavest anciennitet (under 1 år) signifikant mere tilfredse end de, der har sejlet 6 år eller mere (6-10, 10-20 og mere end 20 år). Herudover er der ikke signifikante forskelle at finde på tværs af anciennitetsgrupperne.

Tabel 20: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på anciennitet)

	Under 1 år	1 – 2 år	3 – 5 år	6 – 10 år	10 – 20 år	Mere end 20 år
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,9	3,9	3,7	3,6	3,6	3,7
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	4,0	3,9	3,7	3,6	3,7	3,6
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,7	3,9	3,8	3,7	3,7	3,7
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	4,0	4,0	3,9	3,8	3,8	3,9
I alt	3,9	3,9	3,8	3,7	3,7	3,7

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Betragtes anciennitet inden for samme rederi i forhold til de generelle trivelssspørgsmål, fremkommer heller ikke her markante forskelle. Hvad angår fremtidsudsigterne (spm. 2.1), er de med mindst anciennitet (under 1 år) mest tilfredse og signifikant mere end de, der har sejlet 6-10 år samt 10-20 år inden for samme rederi. For tilfredsheden med arbejdsmiljøet (spm. 2.2) er det igen de, der har været kortest tid i samme rederi, som er mest tilfredse, her signifikant mere end resten undtaget gruppen med 1-2 års anciennitet inden for samme rederi. For tilfredshed med arbejdet som helhed (spm. 2.4) er de to grupper med mindst anciennitet inden for samme rederi de mest tilfredse. Gruppen med under 1 års anciennitet er signifikant mere tilfredse med jobbet som helhed end grupperne inden for 3-20 år.

Tabel 21: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på anciennitet inden for rederi)

	Under 1 år	1 – 2 år	3 – 5 år	6 – 10 år	10 – 20 år	Mere end 20 år
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,9	3,8	3,7	3,6	3,6	3,6
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	4,0	3,8	3,6	3,6	3,6	3,4
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,8	3,8	3,7	3,6	3,6	3,7
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	4,0	4,0	3,8	3,8	3,8	3,9
I alt	3,9	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Samlet set for de fire spørgsmål scorer de med mindst anciennitet i samme rederi (under 1 år) signifikant højere gennemsnit, end resten af grupperne, med undtagelse af gruppen med anciennitet 1-2 år.

Den generelle tilfredshed fordelt på antallet af forskellige nationaliteter i besætningen viser, at søfarende blandt besætninger med kun én nationalitet er de mindst tilfredse sammen med dem, der arbejder i besætninger med flere end fire forskellige nationaliteter. Disse to grupper ligger signifikant lavere i tilfredshed end grupperne med to, tre og fire forskellige nationaliteter. Som fremhævet i afsnit 4.1 er der dog nationale forskelle.

Tabel 22: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på antal nationaliteter i besætningen)

	1	2	3	4	Flere
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,6	3,9	3,7	3,8	3,5
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	3,5	3,7	3,8	3,8	3,6
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,5	3,7	3,8	3,8	3,6
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	3,8	3,9	4,0	4,0	3,7
I alt	3,6	3,8	3,8	3,9	3,6

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Der kan således ikke uden videre konkluderes, at flere nationaliteter blandt besætninger har en negativ eller positiv virkning på trivslen. Det virker snarere som om, at det optimale antal af nationaliteter skal findes i mellemgruppen på 2, 3 eller 4 nationaliteter.

I forhold til, hvor ofte den søfarende skal forholde sig til nye kolleger om bord, er der ingen tendenser til, at jo oftere, det er tilfældet, jo lavere er trivslen. Midtergruppen med hver 3.-6. uge og hver 6.-8. uge ligger signifikant lavere end de øvrige grupper.

Tabel 23: Gennemsnit for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed med arbejdet (fordelt på frekvensen, hvormed den søfarende skal forholde sig til nye kolleger om bord, han/hun ikke kender i forvejen)

	Oftere end hver 2. uge	Hver 3. - 6. uge	Hver 6. - 8. uge	Hver 2. - 4. måned	Sjældnere
2.1 - Hvor tilfreds er du med dine fremtidsudsigter i arbejdet?	3,8	3,6	3,5	3,7	3,7
2.2 - Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?	3,8	3,5	3,6	3,8	3,6
2.3 - Hvor tilfreds er du med måden, dine evner bruges på?	3,8	3,6	3,6	3,7	3,7
2.4 - Hvor tilfreds er du med dit job som helhed, alt taget i betragtning?	3,9	3,8	3,7	3,9	4,0
I alt	3,8	3,6	3,6	3,8	3,8

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Sammenfatning af, hvem der er de mest tilfredse og utilfredse

Analysen for spørgsmålsgruppen omkring overordnet tilfredshed på tværs af de forskellige stamdata tyder på, at de mest tilfredse søfarende skal findes blandt de unge, dem under uddannelse/anden mønstring samt filippinerne. De mindst tilfredse skal findes blandt danskere og øvrige vesteuropæere samt blandt seniorofficererne.

3.3.3 INDFLYDELSE I ARBEJDET

Det første af de seks områder handler om indflydelse i arbejdet. Det handler om, at den enkelte har indflydelse på sit eget arbejde og på de betingelser, det foregår under. Det kan være arbejdstiden, hvem man arbejder sammen med, valg af redskaber eller procedurer, arbejdets tilrettelæggelse osv. Af nedenstående tabel fremgår, hvilke spørgsmål der hører under denne kategori.

Tabel 24: Oversigt over spørgsmålsgruppen omkring Indflydelse i arbejdet

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
3.9	Rederiororganisationen i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen.
3.10	Besætningen kan give udtryk for deres meninger og følelser.
4.2	Jeg har stor indflydelse på beslutninger om mit arbejde.
4.6	Jeg har indflydelse på, hvad jeg laver om bord.
4.11	Jeg har indflydelse på mængden af mit arbejde.

Spørgsmål omkring, hvorvidt man havde indflydelse på overholdelse af hviletiden, er placeret under temaet *Hviletid*.

Betragtes første spørgsmål om, hvorvidt rederiororganisationen reagerer på forslag og ønsker fra besætningen (spm. 3.9 fordelt på skibstype), er der ikke udpræget enighed om dette. Kun 45 % er meget enige eller enige, og over 20 % er meget uenige eller uenige. Derfor ligger det samlede gennemsnit en del lavere end under de generelle spørgsmål ovenfor, her med 3,2.

Tabel 25: Spørgsmål 3.9 – Rederiororganisationen i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.9 – Rederiororganisationen i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen.	Meget enig 5	Antal	18	0	33	2	6	3	20	82
		% af Skibstype	6%	0%	7%	4%	2%	3%	7%	5%
	Enig 4	Antal	143	26	210	8	70	29	128	614
		% af Skibstype	51%	79%	42%	17%	24%	26%	43%	39%
	Hverken eller 3	Antal	66	4	132	19	112	40	84	457
		% af Skibstype	24%	12%	26%	41%	39%	36%	28%	29%
	Uenig 2	Antal	30	2	76	11	52	16	33	220
		% af Skibstype	11%	6%	15%	24%	18%	14%	11%	14%
	Meget uenig 1	Antal	9	1	19	4	35	14	20	102
		% af Skibstype	3%	3%	4%	9%	12%	13%	7%	7%
	Ved ikke	Antal	12	0	35	2	14	9	14	86
		% af Skibstype	4%	0%	7%	4%	5%	8%	5%	6%
Total	Antal	278	33	505	46	289	111	299	1561	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,5	3,7	3,3	2,8	2,9	2,9	3,3	3,2

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem fremkommer bulk som de mest tilfredse, her med et gennemsnit på 3,7. Sammen med tank og kemikalieskib, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype ligger disse signifikant højere end RORO, passagerskib og supply. Besætningerne på passagerskibe, RORO og supply vurderer således rederiororganisationens respons på forslag og ønsker som under middel. Dette er relativt lavt i forhold til de øvrige resultater undersøgelsen igennem. På RORO er hele 1/3 meget uenige eller uenige i udsagnet, og passagerskib og supply har også en meget høj andel af utilfredse på hhv. 30 og 27 %.

Danskerne og øvrige vesteuropæere har et samlet gennemsnit på hhv. 2,9 og 3,0, hvor filippinerne og østeuropæerne har højeste gennemsnit på hhv. 3,8 og 3,7 (ikke illustreret). Da danskerne udgør en stor del af besætningerne på RORO, supply og passagerskib, trækker de derfor det samlede gennemsnit for disse ned.

Besætningerne føler i noget højere grad, at de kan give udtryk for deres meninger og følelser (spm. 3.10 fordelt på skibstype), her med et samlet gennemsnit på 3,7, bestående af 70 % meget enige eller enige og 10 % meget uenige eller uenige.

Tabel 26: Spørgsmål 3.10 – Besætningen kan give udtryk for deres meninger og følelser (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.10 – Besætningen kan give udtryk for deres meninger og følelser.	Meget enig 5	Antal	34	7	56	4	20	7	55	183
		% af Skibstype	12%	21%	11%	9%	7%	6%	18%	12%
	Enig 4	Antal	184	26	301	23	157	63	167	921
		% af Skibstype	66%	79%	59%	52%	54%	57%	55%	59%
	Hverken eller 3	Antal	40	0	86	6	66	31	52	281
		% af Skibstype	14%	0%	17%	14%	23%	28%	17%	18%
	Uenig 2	Antal	14	0	42	11	36	7	14	124
		% af Skibstype	5%	0%	8%	25%	12%	6%	5%	8%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	11	0	14	3	9	38
		% af Skibstype	0%	0%	2%	0%	5%	3%	3%	2%
	Ved ikke	Antal	6	0	12	0	0	0	5	23
		% af Skibstype	2%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	1%
	Total	Antal	279	33	508	44	293	111	302	1570
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,9	4,2	3,7	3,5	3,5	3,6	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk er 100 % meget enige eller enige i, at de kan give udtryk for deres meninger og følelser. Bulk får herved et højt gennemsnit på 4,2 og ligger således signifikant højere end både container, RORO, passagerskib og supply. Tank og kemikalieskib ligger også relativt højt med 78 % meget enige eller enige i udsagnet og et gennemsnit på 3,9, hvilket er signifikant højere end passagerskib og supply. Danskerne og vesteuropæerne føler i mindre grad end filippinere, østeuropæerne og asiaterne, at de kan give udtryk for deres meninger og følelser, med hhv. 3,5 og 3,6 i gennemsnit mod 3,9 og 4,0 for filippinere, østeuropæerne og asiaterne (ikke illustreret). Dette kan således bidrage til forklaringen af, at skibstyperne RORO, passagerskib samt supply ligger lavere end de øvrige.

Hvad angår indflydelse på beslutninger om eget arbejde (spm. 4.2 fordelt på skibstype), er den samlede andel meget enige og enige på samme niveau som 3.10 ovenfor, nemlig 70 % og 10 % meget uenige eller uenige, og igen bliver det samlede gennemsnit 3,7.

Tabel 27: Spørgsmål 4.2 – Jeg har stor indflydelse på beslutninger om mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.2 – Jeg har stor indflydelse på beslutninger om mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	41	6	89	6	25	12	52	231
		% af Skibstype	15%	18%	18%	13%	8%	11%	17%	15%
	Enig 4	Antal	165	24	306	23	132	68	159	877
		% af Skibstype	59%	71%	60%	51%	44%	61%	53%	56%
	Hverken eller 3	Antal	45	1	72	11	87	20	50	286
		% af Skibstype	16%	3%	14%	24%	29%	18%	17%	18%
	Uenig 2	Antal	15	3	26	5	33	9	23	114
		% af Skibstype	5%	9%	5%	11%	11%	8%	8%	7%
	Meget uenig 1	Antal	8	0	3	0	16	2	9	38
		% af Skibstype	3%	0%	1%	0%	5%	2%	3%	2%
	Ved ikke	Antal	5	0	12	0	5	1	8	31
		% af Skibstype	2%	0%	2%	0%	2%	1%	3%	2%
	Total	Antal	279	34	508	45	298	112	301	1577
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,8	4,0	3,9	3,7	3,4	3,7	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Der fremkommer dog ikke her den store spredning skibstyperne imellem. Passagerskib ligger lavest, og signifikant i forhold til alle andre skibstyper, bortset fra RORO.

Betragtes spm. 4.2 i forhold til anciennitet i branchen samt inden for samme rederi, fremkommer en sammenhæng mellem, at jo længere man har sejlet og/eller været i samme rederi, jo mindre indflydelse føler man, at man har på beslutninger om sit arbejde (ikke illustreret). En umiddelbar formodning ville være det modsatte, at jo højere anciennitet, jo større ville indflydelsen være. Der kan derfor være en overvejelse i, om

det skyldes, at man ikke bliver mødt i sin forventning om større indflydelse i takt med stigningen i anciennitet. En del af forklaringen kan også være, at danskerne generelt har højere anciennitet end øvrige nationaliteter og samtidig generelt svarer lavere end de andre nationaliteter, jf. her spm. 4.11 neden for, hvor danskerne svarer markant lavere (3,2) på spørgsmålet, om man har indflydelse på mængden af sit arbejde, hvor filippinerne og asiaterne ligger højest med hhv. 4,0 og 3,9.

73 % mener, at de har indflydelse på det, de laver om bord (spm. 4.6 fordelt på skibstype), mens 9 % er meget uenige eller uenige i dette. Det er det samme billede, der tegner sig her som i spm. 4.2 oven for, som omhandler indflydelse på beslutninger om ens arbejde. Besvarelsen af et tilsvarende spørgsmål i land ligger dog langt lavere end for søen, også hvis der kun ses på gruppen af danskere.

Tabel 28: Spørgsmål 4.6 – Jeg har indflydelse på, hvad jeg laver om bord (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
4.6 - Jeg har indflydelse på, hvad jeg laver om bord.	Meget enig 5	Antal	47	6	68	8	32	19	57	237
		% af Skibstype	17%	18%	13%	18%	11%	17%	19%	15%
	Enig 4	Antal	161	19	303	22	155	72	174	906
		% af Skibstype	58%	56%	60%	49%	52%	64%	58%	58%
	Hverken eller 3	Antal	40	3	84	10	77	14	39	267
		% af Skibstype	14%	9%	17%	22%	26%	13%	13%	17%
	Uenig 2	Antal	18	6	33	3	26	3	21	110
		% af Skibstype	6%	18%	7%	7%	9%	3%	7%	7%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	3	2	8	3	5	26
		% af Skibstype	2%	0%	1%	4%	3%	3%	2%	2%
	Ved ikke	Antal	6	0	15	0	0	1	6	28
		% af Skibstype	2%	0%	3%	0%	0%	1%	2%	2%
Total	Antal	277	34	506	45	298	112	302	1574	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,7	3,8	3,7	3,6	3,9	3,9	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem er der ingen markante forskelle. Besætningerne på passagerskibene føler, at de har lidt mindre indflydelse (signifikant) end resten af skibstyperne. På tværs af nationaliteter er der ej heller signifikante forskelle (ikke illustreret).

Indflydelse på mængden af ens arbejde (spm. 4.11 fordelt på skibstype) ligger lidt lavere end indflydelse på, hvad man laver. 60 % mener, at de har indflydelse på mængden af arbejde, mens 18 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Samlet bliver gennemsnittet for udsagnet 3,5.

Tabel 29: Spørgsmål 4.11 – Jeg har indflydelse på mængden af mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.11 – Jeg har indflydelse på mængden af mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	38	5	57	6	20	12	34	172
		% af Skibstype	14%	15%	11%	14%	7%	11%	11%	11%
	Enig 4	Antal	147	21	277	18	101	48	154	766
		% af Skibstype	53%	64%	55%	41%	34%	43%	51%	49%
	Hverken eller 3	Antal	45	1	89	11	83	32	59	320
		% af Skibstype	16%	3%	18%	25%	28%	29%	20%	20%
	Uenig 2	Antal	33	6	53	6	63	17	39	217
		% af Skibstype	12%	18%	10%	14%	21%	15%	13%	14%
	Meget uenig 1	Antal	8	0	19	3	26	3	12	71
		% af Skibstype	3%	0%	4%	7%	9%	3%	4%	5%
	Ved ikke	Antal	6	0	10	0	2	0	4	22
		% af Skibstype	2%	0%	2%	0%	1%	0%	1%	1%
Total	Antal	277	33	505	44	295	112	302	1568	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,6	3,8	3,6	3,4	3,1	3,4	3,5	3,5

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne ligger stort set alle på samme niveau, dog med passagerskib liggende signifikant under de øvrige. Her har 41 % indflydelse på deres arbejde, mens hele 30 % er meget uenige eller uenige i dette.

Betragtes spm. 4.11 i forhold til anciennitet inden for samme rederi, er det de besætningsmedlemmer, der har lavest anciennitet, som føler, at de har mest indflydelse på deres arbejde. Her fremkommer en signifikant forskel mellem grupperne med anciennitet på under to år og over 10 år, jf. kommentaren ovenfor under spm. 4.2. Danskernes samlede gennemsnit ligger relativt lavt med 3,2, vesteuropæerne med 3,4, hvor filippinerne og asiaterne ligger ganske højt med 4,0 og 3,9.

Sammenfatning af Indflydelse i arbejdet

Samlet for *Indflydelse i arbejdet*, der er dækket af de fem ovenstående spørgsmål i dette afsnit, fremkommer ikke markante forskelle skibene imellem. Dog viser resultaterne, at besætningsmedlemmerne på passagerskibene finder deres samlede indflydelse signifikant lavere end tilfældet er for tank og kemikalieskib, container samt supply. Kun 45 % oplever, at rederiorganisationen i land reagerer på forslag og ønsker fra besætningen. Desuden indikerer resultaterne, at danskerne og øvrige vesteuropæere i mindre grad end de øvrige nationaliteter føler, at de har indflydelse på deres arbejde. Dette til trods for, at danskerne generelt har højere anciennitet og er placeret højere i hierarkiet.

3.3.4 MENING I ARBEJDET

Mening i arbejdet handler om at kunne sætte arbejdet i forhold til nogle værdier, som man tror på. Derimod siger man, at arbejdet mangler mening, hvis man kun udfører det på grund af lønnen. Man kan se, hvordan det, man selv laver, har sammenhæng med det samlede produkt. Det er også sådan, at arbejdet har en mening ud over selve det at tjene penge. Her kommer værdier og mål også ind i billedet.

Spørgsmålene tilhørende mening i arbejdet fremgår af tabellen nedenfor.

Tabel 30: Oversigt over spørgsmål i spørgsmålsgruppen omkring Mening i arbejdet

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
3.11	Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde.
4.16	Jeg nyder at fortælle om mit arbejde om bord til andre mennesker.
4.22	Jeg føler mig motiveret og engageret i mit arbejde.
4.24	Administration og kontrol fra udefrakommende instanser er ikke et problem for mig.

Betragtes første spørgsmål, er 71 % meget enige eller enige i, at opgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde (spm. 3.11 fordelt på skibstype), mens 8 % er meget uenige eller uenige i dette. Udsagnet får et samlet gennemsnit på 3,7.

Tabel 31: Spørgsmål 3.11 – Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde. (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.11 - Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde.	Meget enig 5	Antal	40	6	66	5	18	7	38	180
		% af Skibstype	14%	18%	13%	11%	6%	6%	13%	11%
	Enig 4	Antal	183	23	326	21	135	66	186	940
		% af Skibstype	66%	68%	64%	48%	46%	59%	62%	60%
	Hverken eller 3	Antal	39	3	75	16	85	26	47	291
		% af Skibstype	14%	9%	15%	36%	29%	23%	16%	19%
	Uenig 2	Antal	8	0	26	2	35	5	20	96
		% af Skibstype	3%	0%	5%	5%	12%	5%	7%	6%
	Meget uenig 1	Antal	3	0	5	0	14	5	9	36
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	5%	5%	3%	2%
Ved ikke	Antal	6	2	10	0	5	2	1	26	
	% af Skibstype	2%	6%	2%	0%	2%	2%	0%	2%	
Total	Antal	279	34	508	44	292	111	301	1569	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,1	3,8	3,7	3,4	3,6	3,7	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Besætningerne om bord på passagerskib og supply er mindst enige i udsagnet om, at arbejdsopgaverne bliver fordelt retfærdigt. For passagerskib er forskellen signifikant fra tank og kemikalieskib, bulk, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. For supply er forskellen signifikant fra tank og kemikalieskib. Mest tilfreds med retfærdigheden i arbejdsopgavernes fordeling er således besætningerne på bulk samt tank og kemikalieskib.

Danskerne og vesteuropæerne er signifikant mindre enige i, at opgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde. De opnår et samlet gennemsnit på hhv. 3,5 og 3,6 mod filippinerne og asiaterne på 4,0 og østeuropæerne på 3,9 (ikke illustreret). Danskernes relativt lave gennemsnit har således en vis indflydelse på RORO, passagerskib samt supplies relativt lave gennemsnit.

I noget mindre grad nyder den søfarende at fortælle om sit arbejde om bord (spm. 4.16 fordelt på skibstype), her med et samlet gennemsnit på 3,3. 47 % nyder at fortælle om deres arbejde, mens 19 % er meget uenige eller uenige i udsagnet.

Tabel 32: Spørgsmål 4.16 – Jeg nyder at fortælle om mit arbejde om bord til andre mennesker (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.16 – Jeg nyder at fortælle om mit arbejde om bord til andre mennesker.	Meget enig 5	Antal	31	3	65	2	24	7	26	158
		% af Skibstype	11%	9%	13%	5%	8%	6%	9%	10%
	Enig 4	Antal	101	22	223	13	80	28	118	585
		% af Skibstype	36%	67%	44%	30%	27%	25%	39%	37%
	Hverken eller 3	Antal	85	3	140	11	107	50	106	502
		% af Skibstype	31%	9%	28%	26%	36%	45%	35%	32%
	Uenig 2	Antal	40	4	60	12	62	18	39	235
		% af Skibstype	14%	12%	12%	28%	21%	16%	13%	15%
	Meget uenig 1	Antal	8	1	12	3	22	8	10	64
		% af Skibstype	3%	3%	2%	7%	7%	7%	3%	4%
Ved ikke	Antal	12	0	6	2	3	0	2	25	
	% af Skibstype	4%	0%	1%	5%	1%	0%	1%	2%	
Total	Antal	277	33	506	43	298	111	301	1569	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,4	3,7	3,5	3,0	3,1	3,1	3,4	3,3

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

De besætninger, der i mindre grad nyder at fortælle om deres arbejde om bord, skal findes på RORO, passagerskib og supply. Passagerskib ligger signifikant lavere end både tank og kemikalieskib, bulk, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. De, der nyder mest at fortælle om deres arbejde om bord, er besætningerne på bulk og container, dog er der stadig for container 42 %, der er meget uenige, uenige eller

hverken enig eller uenig i udsagnet. Spm. 4.16 er således et af de måleområder, der scorer relativt lavt i undersøgelsen overordnet set.

Betragtes spm. 4.16 fordelt på anciennitet, både inden for samme rederi, og inden for branchen som helhed, er de, der har været længst i branchen og rederierne signifikant mindre enige i udsagnet om, at de nyder at fortælle om deres arbejde til andre, end de helt unge er (ikke illustreret). Dette kan hænge sammen med, at danskerne er de, der i mindst grad nyder at fortælle om deres arbejde om bord (ikke illustreret), og samtidig er dem, der generelt set har den højeste anciennitet til søs såvel som inden for samme rederi.

Bedre ser det ud for næste udsagn, der spørger ind til, om man føler sig motiveret og engageret i sit arbejde (4.22 fordelt på skibstype). Her er knap 80 % samlet set enten meget enige eller enige i dette udsagn, og det samlede gennemsnit for dette udsagn bliver 3,9.

Table 33: Spørgsmål 4.22 – Jeg føler mig motiveret og engageret i mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.22 – Jeg føler mig motiveret og engageret i mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	76	13	130	5	38	20	60	342
		% af Skibstype	27%	38%	26%	11%	13%	18%	20%	22%
	Enig 4	Antal	156	17	294	22	150	72	182	893
		% af Skibstype	56%	50%	58%	50%	50%	65%	61%	57%
	Hverken eller 3	Antal	32	1	53	5	66	11	36	204
		% af Skibstype	11%	3%	10%	11%	22%	10%	12%	13%
	Uenig 2	Antal	8	3	18	10	25	5	13	82
		% af Skibstype	3%	9%	4%	23%	8%	5%	4%	5%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	8	1	18	3	5	36
		% af Skibstype	0%	0%	2%	2%	6%	3%	2%	2%
	Ved ikke	Antal	6	0	4	1	1	0	3	15
		% af Skibstype	2%	0%	1%	2%	0%	0%	1%	1%
	Total	Antal	279	34	507	44	298	111	299	1572
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	4,2	4,0	3,5	3,6	3,9	3,9	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning..

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Passagerskib og RORO ligger dog ikke så højt som resten, hvor kun godt 60 % er meget enige eller enige i udsagnet. Passagerskib ligger signifikant under resten af skibstyperne (RORO undtaget), mens det samme gælder for RORO, blot undtaget passagerskib og supply. Mest motiveret og engageret føler besætningerne på tank og kemikalieskib, bulk samt container, alle signifikant mere end RORO samt passagerskib. For bulk er knap 90 % meget enige eller enige i udsagnet.

Betragtes spm. 4.22 på tværs af anciennitet inden for samme rederi, er der relativt store forskelle. Her fremkommer en tendens til, at de, der har været kortest tid i samme rederi, er de, der føler sig mest motiveret og engageret i deres arbejde (ikke illustreret). Samme tendens gør sig gældende, når anciennitet i branchen, ikke bare inden for samme rederi, betragtes (ikke illustreret).

Danskeren og vesteuropæerne føler sig her ikke i lige så høj grad motiverede og engagerede. De opnår et samlet gennemsnit på hhv. 3,7 og 3,8, mens filippinerne og asiaterne scorer højt med 4,3 og 4,2 (ikke illustreret). Dette kan være en del af forklaringen på, at RORO, passagerskib og supply ligger lidt lavere, samt at de med højere anciennitet ligger lavere.

2/3 er meget enige eller enige i, at administration og kontrol udefra (spm. 4.24 fordelt på skibstype) ikke er noget problem for dem, mens godt 15 % er meget uenige eller uenige i dette. Samlet set giver dette et gennemsnit på 3,6.

Tabel 34: Spørgsmål 4.24 – Administration og kontrol fra udefrakommende instanser er ikke et problem for mig (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.24 – Administration og kontrol fra udefrakommende instanser er ikke et problem for mig.	Meget enig 5	Antal	47	1	56	5	28	7	37	181
		% af Skibstype	17%	3%	11%	11%	9%	6%	12%	12%
	Enig 4	Antal	152	28	287	24	144	52	164	851
		% af Skibstype	54%	82%	57%	55%	48%	47%	54%	54%
	Hverken eller 3	Antal	25	1	72	8	71	24	46	247
		% af Skibstype	9%	3%	14%	18%	24%	22%	15%	16%
	Uenig 2	Antal	26	1	41	5	37	16	40	166
		% af Skibstype	9%	3%	8%	11%	12%	14%	13%	11%
	Meget uenig 1	Antal	18	0	25	2	15	10	12	82
		% af Skibstype	6%	0%	5%	5%	5%	9%	4%	5%
	Ved ikke	Antal	13	3	22	0	3	2	3	46
		% af Skibstype	5%	9%	4%	0%	1%	2%	1%	3%
Total	Antal	281	34	503	44	298	111	302	1573	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,7	3,9	3,6	3,6	3,5	3,3	3,6	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Supply er mest uenige med et gennemsnit på 3,3, hvilket er signifikant mindre end tank og kemikalieskib, bulk samt container. Blandt besætningen på bulk oplever kun 3 % det som et problem og får således det højeste gennemsnit her, dog er forskellen kun højere signifikant end supply, da basis for bulk er relativ lav.

Danskerne og de øvrige vesteuropæere er her markant mindre enige i dette udsagn end de øvrige nationaliteter, her med et gennemsnit på 3,3 og 3,4 (ikke illustreret). Betragtes spørgsmålet på mønstring, fremkommer en tydelig forskel mellem stillingskategorierne (spm. 4.24 fordelt på stillingskategori).

Tabel 35: Spørgsmål 4.24 – Administration og kontrol fra udefrakommende instanser er ikke et problem for mig (fordelt på stillingskategori)

			Stillingskategori						
			Skibsfører (Seniorofficer)	Seniorofficer	Juniorofficer	Menig	Anden/under uddannelse	Seniorofficer (Catering og service)	Catering og service
4.24 – Administration og kontrol fra udefrakommende instanser er ikke et problem for mig.	Meget enig 5	Antal	9	17	44	66	15	2	28
		% af Stillingskategori	6%	6%	14%	12%	20%	11%	15%
	Enig 4	Antal	48	125	186	341	45	9	103
		% af Stillingskategori	33%	45%	59%	60%	61%	47%	56%
	Hverken eller 3	Antal	32	52	46	81	8	4	28
		% af Stillingskategori	22%	19%	15%	14%	11%	21%	15%
	Uenig 2	Antal	36	51	27	35	2	2	13
		% af Stillingskategori	24%	18%	9%	6%	3%	11%	7%
	Meget uenig 1	Antal	21	33	6	15	1	1	5
		% af Stillingskategori	14%	12%	2%	3%	1%	5%	3%
	Ved ikke	Antal	1	1	6	29	3	1	8
		% af Stillingskategori	1%	%	2%	5%	4%	5%	4%
Total	Antal	147	279	315	567	74	19	185	
	% af Stillingskategori	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			2,9	3,2	3,8	3,8	4,0	3,5	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Især skibsfører og seniorofficerer er mindre enige i udsagnet. Det er interessant, da det netop er disse grupper, som har mest kontakt med udefrakommende instanser. Betragtes skibsførers og seniorofficerernes svar her i forhold til arbejdspress og stress, fremkommer ingen markante sammenhænge, der kunne tyde på, at problemer med administration og kontrol fra udefrakommende instanser har indvirkning på skibsledelsens arbejdspress (ikke illustreret). En hypotese kunne være, at de oplever en manglende mening med denne del af arbejdet.

Sammenfatning af Mening i arbejdet

Der er samlet set en høj vurdering af mening i arbejdet og retfærdighed om bord på tværs af skibstyper. De søfarende er også generelt motiveret og engageret i arbejdet. Samlet set er det besætningerne på bulk, container samt tank og kemikalieskib, der finder mest mening i arbejdet. Lavest for området *Mening i arbejdet*

ligger RORO og passagerskib. Forklaringen på forskellene skibstyperne imellem må findes i de store forskelle på tværs af nationaliteterne. Danskerne (og øvrige vesteuropæere) oplever i signifikant mindre grad end de øvrige nationaliteter følelsen af mening i arbejdet. Især skibsfører og seniorofficerer tilkendegiver, at administration og kontrol fra udefrakommende instanser er et problem, men som det ses under området *Krav*, er der ikke generelt tendens til stress om bord, hvorfor forklaringen måske nærmere skal findes i en oplevelse af frustration og manglende mening med denne del af arbejdet.

3.3.5 FORUDSIGELIGHED

Forudsigelighed er et grundlæggende behov, der går ud på, at vi har brug for informationer om, hvad der skal ske i den nærmeste fremtid. Det er vigtigt at blive informeret om planer for ændringer i personalet, for indførelse af ny teknologi, om større omlægninger af arbejds gange osv. Der er ikke nødvendigvis tale om forudsigelighed med hensyn til den enkelte dags forløb, men om vigtige ændringer i forhold til den enkeltes fremtidige liv. Forudsigelighed handler om at få de relevante informationer på det rigtige tidspunkt. Det vigtige her er at undgå uvished og ængstelse. Det er ikke meningen, at man skal kunne forudsige detaljerne i dagligdagen. Forudsigelighed handler om de store linjer.

Tabellen neden for er en oversigt over de spørgsmål, der relaterer sig til forudsigelighed.

Tabel 36: Oversigt over spørgsmål i spørgsmålsgruppen omkring Forudsigelighed

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
3.2	Man kan stole på, at det, som rederiet siger, de vil gøre, også bliver gjort.
3.4	Seniorofficererne er gode til at videregive vigtige informationer til resten af besætningen.
3.6	Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer.
3.7	Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer til senior-officererne.
4.17	Jeg får al den information, jeg behøver for at klare mit arbejde godt.
4.20	Jeg ved nøjagtigt, hvad der forventes af mig om bord.

Spørgsmål relateret til skibsledelsens evne til at planlægge arbejdet samt koordinere holdninger, mål og værdier for arbejdet, er placeret under temaet *Ledelse*.

Betragtes første spørgsmål, er blot lidt over 50 % meget enige eller enige i, at man kan stole på, at det rederiet siger, bliver gjort (spm. 3.2 fordelt på skibstype). 22 % er uenige eller meget uenige. Samlet set giver det et gennemsnit på 3,4, hvilket er lavt sammenlignet med undersøgelsen øvrige resultater.

Tabel 37: Spørgsmål 3.2 – Man kan stole på, at det, som rederiet siger, de vil gøre, også bliver gjort (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.2 - Man kan stole på, at det, som rederiet siger, de vil gøre, også bliver gjort.	Meget enig 5	Antal	44	11	83	2	17	5	23	185
		% af Skibstype	16%	31%	16%	5%	6%	5%	8%	12%
	Enig 4	Antal	142	14	218	6	88	23	138	629
		% af Skibstype	51%	40%	43%	14%	30%	21%	46%	40%
	Hverken eller 3	Antal	51	5	100	23	98	37	65	379
		% af Skibstype	18%	14%	20%	52%	33%	33%	22%	24%
	Uenig 2	Antal	26	5	70	12	63	29	46	251
		% af Skibstype	9%	14%	14%	27%	21%	26%	15%	16%
	Meget uenig 1	Antal	9	0	22	1	29	14	19	94
		% af Skibstype	3%	0%	4%	2%	10%	13%	6%	6%
	Ved ikke	Antal	7	0	14	0	2	3	7	33
		% af Skibstype	3%	0%	3%	0%	1%	3%	2%	2%
Total	Antal	279	35	507	44	297	111	298	1571	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,7	3,9	3,5	2,9	3,0	2,8	3,3	3,4

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Besætningerne på bulk nærer dog rimelig tillid til rederierne, her er over 70 % meget enige eller enige i udsagnet, svarende til et gennemsnit på 3,9, hvilket er signifikant højere end RORO, passagerskib og supply.

Supply ligger nemlig helt i bund på tværs af skibstyperne, hvad angår tillid til rederierne, med et gennemsnit på 2,8. Knap 40 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Ligeså lidt tillid til rederierne har RORO og passagerskib med hhv. 2,9 og 3,0 i gennemsnit, hvilket for begge (og supply) er signifikant lavere end tank og kemikalieskib, bulk samt container.

Betragtes spm. 3.2 på tværs af stillingstyper, har de menige, anden/under uddannelse samt catering og service signifikant mere tiltro til rederiet, end skibsfører og seniorofficerer har det. Førstnævnte har gennemsnit på 3,6-3,8, mens skibsfører og seniorofficerer har relativt lave gennemsnit på hhv. 3,1 og 3,0 (ikke illustreret). En mulig forklaring kan ligge i, i hvor høj grad man er tæt på dialogen med rederiet, og oplever mere direkte om rederiet gør det, de siger. Omvendt indikerer dette, at der kan være behov for at undersøge nærmere, hvorfor skibsfører og seniorofficerer så ikke oplever, at man kan stole på, at det rederiet siger, de vil gøre, også bliver gjort.

Nationaliteterne imellem er der ligeledes markant forskel på i hvor høj grad, man stoler på rederiets udmeldinger. Danskerne og øvrige vesteuropæere er de mest kritiske med et samlet gennemsnit på 2,9 og 3,1. Filippinerne og østeuropæerne har ganske stor tillid til rederierne med 4,2 hhv. 4,0 (ikke illustreret). Danskernes relativt lave gennemsnit har således indflydelse på, at RORO, passagerskib samt supply ligger noget lavere end de øvrige skibstyper.

Ses på seniorofficerernes evne til at videregive vigtige informationer til resten af besætningen (spm. 3.4 fordelt på skibstype) er knap 3/4 meget enige eller enige i dette udsagn, og det får således et samlet gennemsnit på 3,8.

Tabel 38: Spørgsmål 3.4 – Seniorofficererne er gode til at videregive vigtige informationer til resten af besætningen (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.4 - Seniorofficererne er gode til at videregive vigtige informationer til resten af besætningen.	Meget enig 5	Antal	48	11	103	5	32	6	45	250
		% af Skibstype	17%	32%	20%	11%	11%	5%	15%	16%
	Enig 4	Antal	176	17	302	20	140	61	182	898
		% af Skibstype	63%	50%	59%	44%	47%	55%	61%	57%
	Hverken eller 3	Antal	35	1	61	10	59	17	37	220
		% af Skibstype	13%	3%	12%	22%	20%	15%	12%	14%
	Uenig 2	Antal	10	3	30	6	39	14	27	129
		% af Skibstype	4%	9%	6%	13%	13%	13%	9%	8%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	2	3	20	13	4	47
		% af Skibstype	2%	0%	0%	7%	7%	12%	1%	3%
	Ved ikke	Antal	6	2	10	1	7	0	4	30
		% af Skibstype	2%	6%	2%	2%	2%	0%	1%	2%
Total	Antal	280	34	508	45	297	111	299	1574	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,1	4,0	3,4	3,4	3,3	3,8	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Tank og kemikalieskib, bulk samt container er mest enige i udsagnet med gennemsnit fra 3,9 til 4,1. Alle tre signifikant højere end RORO, passagerskib og supply, hvor 55-60 % er meget enige eller enige i, at seniorofficererne er gode til at videregive informationer.

Filippinerne, østeuropæerne og asiaterne er markant mere enige i spm. 3.4 end danskerne er. Førstnævnte tre grupper opnår et højt samlet gennemsnit på 4,1-4,2, mens danskerne og øvrige vesteuropæere opnår et gennemsnit på hhv. 3,5 og 3,7. Danskernes lavere gennemsnit har således en vis indflydelse på ovenstående forskelle skibstyperne imellem.

Hvorvidt besætningen om bord er gode til at videregive informationer, vurderes på næsten samme niveau som seniorofficererne (spm. 3.6 fordelt på skibstype). Lidt under 70 % er meget enige eller enige i udsagnet, og samlet set giver dette et gennemsnit på 3,7.

Tabel 39: Spørgsmål 3.6 – Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.6 - Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer.	Meget enig 5	Antal	32	3	49	2	20	3	32	141
		% af Skibstype	11%	9%	10%	4%	7%	3%	11%	9%
	Enig 4	Antal	180	25	308	24	151	60	196	944
		% af Skibstype	64%	76%	61%	53%	51%	54%	66%	60%
	Hverken eller 3	Antal	42	3	101	15	85	31	52	329
		% af Skibstype	15%	9%	20%	33%	29%	28%	17%	21%
	Uenig 2	Antal	19	1	32	1	31	15	12	111
		% af Skibstype	7%	3%	6%	2%	10%	13%	4%	7%
	Meget uenig 1	Antal	2	0	9	1	8	3	3	26
		% af Skibstype	1%	0%	2%	2%	3%	3%	1%	2%
	Ved ikke	Antal	5	1	8	2	3	0	4	23
		% af Skibstype	2%	3%	2%	4%	1%	0%	1%	1%
Total	Antal	280	33	507	45	298	112	299	1574	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,9	3,7	3,6	3,5	3,4	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem fremkommer dog ikke den markante forskel, som det fremgik under spm. 3.4 ovenfor. Igen er passagerskib sammen med supply blandt de mindst enige, her med 56-57 % meget enige eller enige i, at besætningen om bord er gode til at videregive informationer, begge signifikant lavere end tank og kemikalieskib, bulk samt container, som er de tre skibstyper, hvis besætninger er bedst til at videregive informationer.

Danskerne og øvrige vesteuropæere ligger noget lavere (signifikant) end de øvrige nationaliteter med et gennemsnit på 3,4-3,5 i forhold til 3,9-4,0 for filippinerne, østeuropæerne og asiaterne (ikke illustreret).

I forhold til hvor gode besætningerne er til at videregive informationer til seniorofficererne (spm. 3.7 fordelt på skibstype), er der ingen signifikante forskelle i forhold til, hvor gode besætningen er til at videregive informationer til hinanden. Igen her er knap 70 % meget enige eller enige i udsagnet, og samlet ligger gennemsnittet her også på 3,7.

Tabel 40: Spørgsmål 3.7 – Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer til seniorofficererne (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.7 - Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer til senior-officererne.	Meget enig 5	Antal	34	0	49	2	15	6	25	131
		% af Skibstype	12%	0%	10%	5%	5%	5%	8%	8%
	Enig 4	Antal	173	30	299	26	171	59	197	955
		% af Skibstype	62%	91%	59%	59%	58%	53%	66%	61%
	Hverken eller 3	Antal	41	1	98	15	79	29	53	316
		% af Skibstype	15%	3%	19%	34%	27%	26%	18%	20%
	Uenig 2	Antal	21	2	39	1	13	11	13	100
		% af Skibstype	8%	6%	8%	2%	4%	10%	4%	6%
	Meget uenig 1	Antal	3	0	13	0	3	2	2	23
		% af Skibstype	1%	0%	3%	0%	1%	2%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	7	0	10	0	16	5	10	48
		% af Skibstype	3%	0%	2%	0%	5%	4%	3%	3%
Total	Antal	279	33	508	44	297	112	300	1573	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,8	3,7	3,7	3,6	3,5	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Når det gælder information fra besætning til seniorofficerer er mønsteret skibstyperne imellem det samme, som fremkom under 3.6 omkring information blandt besætningen. Og igen er danskerne og øvrige vesteuropæere mindre enige end de øvrige, her med et samlet gennemsnit på 3,5, hvor resten opnår et ganske højt gennemsnit på 3,9 og 4,0 (ikke illustreret).

Knap 12 % er meget uenige eller uenige i, at de får al den information, de behøver for at klare deres arbejde godt (spm. 4.17 fordelt på skibstype), dvs. næsten hver ottende. Modsat er der 65 %, der føler, at de får nok information, og tilsammen giver det et gennemsnit på 3,6.

Tabel 41: Spørgsmål 4.17 – Jeg får al den information, jeg behøver for at klare mit arbejde godt (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemi-kalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
4.17 – Jeg får al den information, jeg behøver for at klare mit arbejde godt.	Meget enig 5	Antal	40	8	74	2	15	6	43	188
		% af Skibstype	14%	24%	15%	4%	5%	5%	14%	12%
	Enig 4	Antal	167	20	287	20	124	48	162	828
		% af Skibstype	60%	59%	57%	44%	42%	43%	54%	53%
	Hverken eller 3	Antal	45	2	94	16	105	39	58	359
		% af Skibstype	16%	6%	19%	36%	35%	35%	19%	23%
	Uenig 2	Antal	16	2	43	7	38	14	28	148
		% af Skibstype	6%	6%	8%	16%	13%	13%	9%	9%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	6	0	15	4	7	37
		% af Skibstype	2%	0%	1%	0%	5%	4%	2%	2%
Ved ikke	Antal	6	2	3	0	1	0	1	13	
	% af Skibstype	2%	6%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	
Total		Antal	279	34	507	45	298	111	299	1573
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,8	4,1	3,8	3,4	3,3	3,3	3,7	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem er der ganske markante forskelle. Igen fremkommer passagerskib, supply og RORO blandt de mindst tilfredse. Her er mellem 16 og 18 % meget uenige eller uenige i, at de får den nødvendige information, og bare 47-49 % er meget enige eller enige. Dette giver også et relativt lavt gennemsnit på 3,3-3,4. På bulk er hele 82 % enige i, at de får den nødvendige information, og får et ganske højt gennemsnit på 4,1. Tank og kemikalieskib samt container ligger begge med et gennemsnit på 3,8. Alle tre er signifikant mere enige i, at de får den nødvendige information, end blandt besætningerne hos RORO, passagerskib samt supply er.

Betragtes spm. 4.17 i forhold til anciennitet inden for rederiet samt inden for branchen generelt, er der signifikant forskel på de "unge" og de "gamle". De, der har lav anciennitet, føler i højere grad, at de får al den information, de har behov for, end de med høj anciennitet (ikke illustreret). Det kan hænge sammen med, at de unge også oplever at få den støtte de har brug for, jf. spm. 4.12, og at forventningen om information og indflydelse stiger og opleves som mere vigtig i takt med stigende anciennitet.

Forskellene på tværs af skibstyper samt anciennitet kan skyldes, at der også her er markante forskelle nationaliteterne imellem. Danskerne opnår et gennemsnit på 3,3, mens filippinerne, østeuropæerne og asiaterne opnår relativt høje gennemsnit på hhv. 4,1-4,2 (ikke illustreret).

Selvom knap hver ottende er meget uenige eller uenige i, at de får al den information, de behøver for at klare deres arbejde godt, er kun hver 25. meget uenige eller uenige i, at de ved nøjagtigt, hvad der forventes af dem (spm. 4.20 fordelt på skibstype). 82 % er meget enige eller enige i udsagnet. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 4,0.

Tabel 42: Spørgsmål 4.20 – Jeg ved nøjagtigt, hvad der forventes af mig om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.20 – Jeg ved nøjagtigt, hvad der forventes af mig om bord.	Meget enig 5	Antal	57	5	78	4	51	25	51	271
		% af Skibstype	20%	15%	16%	9%	17%	22%	17%	17%
	Enig 4	Antal	186	27	333	29	177	61	202	1015
		% af Skibstype	67%	79%	66%	67%	59%	54%	67%	65%
	Hverken eller 3	Antal	19	1	59	8	52	21	30	190
		% af Skibstype	7%	3%	12%	19%	17%	19%	10%	12%
	Uenig 2	Antal	8	0	15	2	11	4	11	51
		% af Skibstype	3%	0%	3%	5%	4%	4%	4%	3%
	Meget uenig 1	Antal	0	0	2	0	6	1	2	11
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	2%	1%	2%	1%
	Ved ikke	Antal	9	1	16	0	1	0	4	31
		% af Skibstype	3%	3%	3%	0%	0%	0%	1%	2%
	Total	Antal	279	34	503	43	298	112	300	1569
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	4,1	4,0	3,8	3,9	3,9	4,0	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Fordelt på skibstyper er der ikke stor forskel på, i hvor høj grad man er klar over, hvad der forventes af besætningsmedlemmerne om bord. Alle opnår et ganske godt gennemsnit. Årsagen hertil kan ligge i, at en række af stillingerne om bord er funktionsbestemte. Eneste signifikante forskel fremkommer mellem tank og kemikalieskib og passagerskib. En forklaring kan ligge i, at der på passagerskibe er væsentlig flere personalegrupper, der adskiller sig fra andre skibstyper.

Sammenfatning af Forudsigelighed i arbejdet

Samlet set for *Forudsigelighed* vurderes det, at der for besætningerne på tank og kemikalieskibe samt bulk er mere forudsigelighed i jobbet. Container ligger også i den høje ende. Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype ligger nogenlunde i midten af feltet, mens besætningerne på passagerskibe og supply er de, der har mindst forudsigelighed i jobbet. Det skal dog bemærkes, at der ikke findes markante forskelle skibstyperne imellem, selvom de er signifikante.

Også her kan en stor del af forklaringen på forskellene skibstyperne imellem skyldes forskelle nationaliteterne imellem. Danskerne og øvrige vesteuropæere er signifikant mindre enige i næsten alle udsagnene inden for dette område og føler derfor i mindre grad end de øvrige, at der er forudsigelighed i deres job i forhold til filippinerne, østeuropæerne samt øvrige asiatiske lande.

Der tegner sig generelt et billede af relativt god kommunikation om bord både fra seniorofficererne og fra besætningen i øvrigt. Derimod er der kun lidt over 50 %, der er enige i, at man kan stole på, at det rederiet siger, at de vil gøre, bliver gjort. Det tyder på, at der er et område her, som der bør arbejdes med. Selv om 11 % ikke mener, at de får al den information, der er nødvendig for at udføre deres arbejde godt, er det kun 4 %, der ikke ved nøjagtigt, hvad der forventes af dem.

3.3.6 SOCIAL STØTTE

Støtte kan være både praktisk og psykologisk. Det vigtige er, at den kommer på det rigtige tidspunkt, hvor man har behov for det. Støtten kan komme fra såvel kolleger som ledere. Det er afgørende vigtigt, at man kan regne med støtte fra kolleger og ledelse, når man har brug for det. Der kan være tale om mange former for støtte, for eksempel praktisk støtte med hjælp og råd, følelsesmæssig støtte eller økonomisk støtte.

Af tabellen nedenfor fremgår, hvilke spørgsmål der relaterer sig til *Social støtte*.

Tabel 43: Oversigt over spørgsmål i spørgsmålsgruppen omkring Social støtte

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
3.1	Rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde.
3.8	Besætningen om bord på dit skib stoler i almindelighed på hinanden.
4.5	Jeg skal ikke tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord.
4.8	Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på skibet.
4.12	Jeg får ofte hjælp og støtte fra mine kolleger.
4.13	Mine kolleger er ofte villige til at lytte til mine problemer med arbejdet.
4.19	Jeg bliver generelt behandlet retfærdigt om bord.

Spørgsmål, der er relateret til skibsførerens og nærmeste overordnedes støtte, er placeret under temaet *Ledelse* senere i rapporten.

I det første spørgsmål, hvor der bliver spurgt ind til, om rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde (spm. 3.1 fordelt på skibstype), er knap 80 % enige i dette. 6 % føler ikke, at dette er tilfældet. Tilsammen giver dette et relativt højt gennemsnit på 3,9. Der er altså ganske stor enighed om, at rederiet har tiltro til besætningen.

Tabel 44: Spørgsmål 3.1 - Rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
3.1 - Rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde.	Meget enig 5	Antal	69	13	99	5	58	18	54	316
		% af Skibstype	25%	38%	20%	11%	19%	16%	18%	20%
	Enig 4	Antal	174	17	307	24	149	67	194	932
		% af Skibstype	62%	50%	61%	53%	50%	60%	64%	59%
	Hverken eller 3	Antal	19	1	57	9	68	18	28	200
		% af Skibstype	7%	3%	11%	20%	23%	16%	9%	13%
	Uenig 2	Antal	9	2	25	4	18	5	15	78
		% af Skibstype	3%	6%	5%	9%	6%	4%	5%	5%
	Meget uenig 1	Antal	2	1	7	1	3	2	2	18
		% af Skibstype	1%	3%	1%	2%	1%	2%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	8	0	10	2	2	2	8	32
		% af Skibstype	3%	0%	2%	4%	1%	2%	3%	2%
	Total	Antal	281	34	505	45	298	112	301	1576
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	4,1	3,9	3,7	3,8	3,9	4,0	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper fremkommer ingen markante forskelle. Tank og kemikalieskib er sammen med bulk de, der i højest grad føler, at rederiet stoler på dem ift. arbejdsindsatsen, her med 86-88 % meget enige eller enige, og et højt gennemsnit på 4,1. RORO og passagerskib er mindst enige på tværs af skibstyper og ligger begge signifikant lavere end tank og kemikalieskib.

Betragtes 3.1 på tværs af stillingstyper, har de menige, under uddannelse/anden samt catering og service signifikant mere tiltro til, at rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde, end skibsfører og seniorofficer har. Førstnævnte har gennemsnit på 4,1-4,2, mens skibsfører og seniorofficerer ligger signifikant under med gennemsnit på 3,7 (ikke illustreret).

Fordelt på nationalitet er der stor forskel mellem nationaliteter, hvor danskernes og øvrige vesteuropæiskes samlede gennemsnit ligger på 3,7, mens filippinerne, østeuropæernes og asiaterne ligger højt med 4,1-4,4 (ikke illustreret).

Når der skal tages stilling til, hvorvidt besætningen om bord stoler på hinanden i al almindelighed, er 78 % enige i dette, mens 6 % er uenige (spm. 3.8 fordelt på skibstype). Dette giver også et relativt højt gennemsnit på 3,9.

Tabel 45: Spørgsmål 3.8 - Besætningen om bord på dit skib stoler i almindelighed på hinanden (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.8 - Besætningen om bord på dit skib stoler i almindelighed på hinanden.	Meget enig 5	Antal	44	3	64	3	28	13	63	218
		% af Skibstype	16%	9%	13%	7%	9%	12%	21%	14%
	Enig 4	Antal	183	30	300	24	212	69	191	1009
		% af Skibstype	65%	88%	59%	55%	72%	62%	64%	64%
	Hverken eller 3	Antal	35	1	85	16	42	22	29	230
		% af Skibstype	12%	3%	17%	36%	14%	20%	10%	15%
	Uenig 2	Antal	8	0	36	1	10	6	13	74
		% af Skibstype	3%	0%	7%	2%	3%	5%	4%	5%
	Meget uenig 1	Antal	2	0	5	0	4	0	1	12
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	1%
	Ved ikke	Antal	10	0	17	0	0	1	3	31
		% af Skibstype	4%	0%	3%	0%	0%	1%	1%	2%
Total	Antal	282	34	507	44	296	111	300	1574	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	4,1	3,8	3,7	3,8	3,8	4,0	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Blandt besætningen hos bulk er hele 97 % meget enige eller enige i udsagnet, og denne skibstype får derfor et højt gennemsnit på 4,1. Dog er der ikke signifikant forskel fra andre skibstyper her (da basis for bulk er lille). Blandt besætningen hos tank og kemikalieskib samt coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype er der også stor enighed om, at man stoler på hinanden, her med hhv. 81 og 85 % enighed. Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype ligger signifikant højere end container og passagerskib, mens tank og kemikalieskib ligger signifikant højere end container. Lavest ligger altså RORO, passagerskib, container og supply, dog ikke med direkte lave gennemsnit.

På tværs af nationaliteter er der ikke her nogen markante forskelle (ikke illustreret).

Hvorvidt man ofte skal tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord, er der til gengæld delte meninger om (4.5 fordelt på skibstype). 45 % er meget enige eller enige i, at de ikke skal tage stilling, mens 31 % er meget uenige eller uenige. Om det er positivt eller negativt, at man skal tage stilling til andres personlige problemer, kan ikke entydigt konkluderes. Nogle vil mene, at det er en belastning, mens andre gerne vil hjælpe og støtte kolleger, der beretter om personlige problemer.

Tabel 46: Spørgsmål 4.5 - Jeg skal ikke tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.5 - Jeg skal ikke tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord.	Meget enig 5	Antal	29	2	54	2	24	8	25	144
		% af Skibstype	10%	6%	11%	4%	8%	7%	8%	9%
	Enig 4	Antal	98	21	200	15	90	19	117	560
		% af Skibstype	35%	64%	40%	33%	30%	17%	39%	36%
	Hverken eller 3	Antal	48	3	104	18	75	33	70	351
		% af Skibstype	17%	9%	21%	40%	25%	30%	23%	22%
	Uenig 2	Antal	63	6	100	7	80	34	67	357
		% af Skibstype	23%	18%	20%	16%	27%	31%	22%	23%
	Meget uenig 1	Antal	26	1	36	3	25	17	17	125
		% af Skibstype	9%	3%	7%	7%	8%	15%	6%	8%
	Ved ikke	Antal	13	0	12	0	3	0	5	33
		% af Skibstype	5%	0%	2%	0%	1%	0%	2%	2%
Total	Antal	277	33	506	45	297	111	301	1570	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,2	3,5	3,3	3,1	3,0	2,7	3,2	3,2

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På supply skal man i højere grad end blandt besætninger på andre skibstyper tage stilling til andres personlige problemer. Her svarer 46 % meget uenig eller uenig i udsagnet, og er dermed signifikant mindre enig end tank og kemikalieskib, bulk, container samt coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype. Der er således et lidt blandet billede af i hvor høj grad, man skal tage stilling til kollegers personlige problemer. Dette kan skyldes,

som nævnt ovenfor, at nogle ser det som positivt, mens andre ser det som en belastning. Der er ingen væsentlige forskelle i forhold til niveauet for besvarelsen af tilsvarende spørgsmål i land, men der er store variationer fra branche til branche.

Betragtes spm. 4.5 fordelt på anciennitet inden for samme rederi, fremkommer en tendens til, at de med mest anciennitet i højere grad skal tage stilling til andres personlige problemer (spm. 4.5 fordelt på anciennitet).

Tabel 47: Spørgsmål 4.5 - Jeg skal ikke tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord (fordelt på anciennitet)

			1.8 – Hvor længe har du været ansat i dit nuværende rederi?					
			Under 1 år	1 - 2 år	3 - 5 år	6 - 10 år	10 - 20 år	Mere end 20 år
4.5 - Jeg skal ikke tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord.	Meget enig 5	Antal	44	25	26	23	19	8
		% af Anciennitet i rederi	17%	10%	10%	7%	6%	5%
	Enig 4	Antal	109	104	91	106	120	37
		% af Anciennitet i rederi	41%	42%	34%	33%	38%	22%
	Hverken eller 3	Antal	62	52	67	78	66	28
		% af Anciennitet i rederi	23%	21%	25%	25%	21%	16%
	Uenig 2	Antal	31	39	61	80	79	65
		% af Anciennitet i rederi	12%	16%	23%	25%	25%	38%
	Meget uenig 1	Antal	8	16	13	28	34	30
		% af Anciennitet i rederi	3%	7%	5%	9%	11%	18%
Ved ikke	Antal	11	10	6	3	0	3	
	% af Anciennitet i rederi	4%	4%	2%	1%	0%	2%	
Total		Antal	265	246	264	318	318	171
		% af Anciennitet i rederi	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,6	3,4	3,2	3,1	3,0	2,6

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For de, der har mere end 20 års anciennitet er hele 56 % uenige i udsagnet, og samlet set opnår de et lavt gennemsnit på 2,6. Dette er signifikant lavere end de resterende. Det tyder altså på, at har man personlige problemer, går man til de "ældre". Det er oftest også disse, som har de højere stillinger om bord. Den samme tendens gør sig gældende, hvis anciennitet inden for branchen og ikke bare rederiet betragtes (ikke illustreret).

Der fremkommer ganske store forskelle på spm. 4.5 på tværs af nationaliteter. Danskerne er mest uenige, her med et lavt gennemsnit på 2,8, mens filippinerne er mest enige med et gennemsnit på 3,8. De øvrige nationaliteter ligger alle spredt imellem dette (ikke illustreret). Denne forskel er forventelig, da danskerne udgør en stor del af de søfarende med høj anciennitet.

Samarbejdet blandt kolleger på skibet (spm. 4.8 fordelt på skibstype) er ganske godt. 84 % mener, at der er et godt samarbejde mellem kollegerne, mens under 4 % er meget uenige eller uenige i dette. Samlet set giver det et relativt højt gennemsnit på 4,0.

Tabel 48: Spørgsmål 4.8 - Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på skibet (fordelt på skibstype)

		Skibstype								Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype		
4.8 - Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på skibet.	Meget enig 5	Antal	66	8	82	9	52	21	67	305
		% af Skibstype	24%	24%	16%	20%	18%	19%	22%	19%
	Enig 4	Antal	182	22	343	25	188	69	188	1017
		% af Skibstype	65%	67%	68%	57%	64%	62%	62%	65%
	Hverken eller 3	Antal	21	1	57	10	41	16	33	179
		% af Skibstype	8%	3%	11%	23%	14%	14%	11%	11%
	Uenig 2	Antal	4	2	10	0	9	5	9	39
		% af Skibstype	1%	6%	2%	0%	3%	5%	3%	2%
	Meget uenig 1	Antal	3	0	7	0	6	0	2	18
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	2%	0%	1%	1%
Ved ikke	Antal	3	0	6	0	0	0	3	12	
	% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	
Total		Antal	279	33	505	44	296	111	302	1570
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	4,1	4,0	4,0	3,9	4,0	4,0	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem er der stort set ingen forskel på, om man synes, at samarbejdet mellem kolleger er godt. Dog fremkommer tank og kemikalieskib som signifikant højere end passagerskib, selvom forskellen er relativt lille.

Fordelt på nationalitet fremkommer ikke den store forskel (ikke illustreret).

Hvad angår hjælp og støtte fra kolleger (spm. 4.12 fordelt på skibstype), ligger dette lidt lavere end samarbejde oven for. 71 % oplever ofte at få hjælp og støtte, mens 9 % ikke oplever det ofte. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,7.

Tabel 49: Spørgsmål 4.12 - Jeg får ofte hjælp og støtte fra mine kolleger (fordelt på skibstype)

		Skibstype								Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype		
4.12 - Jeg får ofte hjælp og støtte fra mine kolleger.	Meget enig 5	Antal	48	5	60	5	23	15	41	197
		% af Skibstype	17%	15%	12%	11%	8%	14%	14%	13%
	Enig 4	Antal	185	23	282	28	171	51	179	919
		% af Skibstype	67%	68%	56%	62%	58%	46%	59%	58%
	Hverken eller 3	Antal	23	1	109	8	70	37	55	303
		% af Skibstype	8%	3%	22%	18%	24%	33%	18%	19%
	Uenig 2	Antal	13	3	35	1	24	5	22	103
		% af Skibstype	5%	9%	7%	2%	8%	5%	7%	7%
	Meget uenig 1	Antal	5	2	9	2	8	3	2	31
		% af Skibstype	2%	6%	2%	4%	3%	3%	1%	2%
Ved ikke	Antal	3	0	11	1	1	0	3	19	
	% af Skibstype	1%	0%	2%	2%	0%	0%	1%	1%	
Total		Antal	277	34	506	45	297	111	302	1572
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,9	3,8	3,7	3,8	3,6	3,6	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tank og kemikalieskib er hjælp og støtte fra kolleger umiddelbart størst med 85 %, der er meget enige eller enige i udsagnet, og et relativt højt gennemsnit på 3,9. Dette er signifikant højere end hos container, passagerskib og supply.

Betragtes spm. 4.12 i forhold til anciennitet inden for samme rederi, er det i højere grad de, der har mindst anciennitet, der oplever at få mest støtte og hjælp fra deres kolleger (ikke illustreret). For besætningsmedlemmer med mindre end et års anciennitet ligger gennemsnittet på 4,0, som er signifikant højere end besætningsmedlemmer med mere end fem års anciennitet (gennemsnit på 3,6-3,7). Dette kan hænge sammen med, at danskerne og øvrige vesteuropæere er signifikant mindre enige end andre nationaliteter med 3,6-3,7 i gennemsnit mod 3,9-4,1 for de øvrige (ikke illustreret).

69 % føler, at deres kolleger ofte er villige til at lytte til deres problemer med arbejdet (spm. 4.13 fordelt på skibstype), mens 7 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Samlet set giver det et gennemsnit på 3,7.

Tabel 50: Spørgsmål 4.13 – Mine kolleger er ofte villige til at lytte til mine problemer med arbejdet (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.13 – Mine kolleger er ofte villige til at lytte til mine problemer med arbejdet.	Meget enig 5	Antal	38	8	58	5	21	12	42	184
		% af Skibstype	14%	25%	12%	11%	7%	11%	14%	12%
	Enig 4	Antal	176	20	286	23	170	57	161	893
		% af Skibstype	64%	63%	57%	51%	58%	51%	53%	57%
	Hverken eller 3	Antal	40	1	104	9	79	30	62	325
		% af Skibstype	14%	3%	21%	20%	27%	27%	21%	21%
	Uenig 2	Antal	11	3	26	5	14	6	17	82
		% af Skibstype	4%	9%	5%	11%	5%	5%	6%	5%
	Meget uenig 1	Antal	4	0	7	2	4	3	7	27
		% af Skibstype	1%	0%	1%	4%	1%	3%	2%	2%
	Ved ikke	Antal	7	0	23	1	7	4	13	55
		% af Skibstype	3%	0%	5%	2%	2%	4%	4%	4%
Total	Antal	276	32	504	45	295	112	302	1566	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,0	3,8	3,5	3,7	3,6	3,7	

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Blandt besætningerne på bulk samt tank og kemikalieskib er man umiddelbart mest villige til at lytte til hinandens arbejdsrelaterede problemer, dog er der kun signifikant forskel mellem tank og kemikalieskib og passagerskib.

Man føler i ganske høj grad, at man bliver behandlet retfærdigt om bord (spm. 4.19 fordelt på skibstype). Knap 85 % er meget enige eller enige i dette. 5 % føler ikke, at de bliver retfærdigt behandlet. Samlet set giver dette et relativt højt gennemsnit på 4,0.

Tabel 51: Spørgsmål 4.19 – Jeg bliver generelt behandlet retfærdigt om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.19 – Jeg bliver generelt behandlet retfærdigt om bord.	Meget enig 5	Antal	49	4	82	5	41	21	60	262
		% af Skibstype	18%	11%	16%	12%	14%	19%	20%	17%
	Enig 4	Antal	199	28	359	25	189	69	199	1068
		% af Skibstype	72%	80%	71%	58%	63%	62%	66%	68%
	Hverken eller 3	Antal	14	0	44	11	42	16	21	148
		% af Skibstype	5%	0%	9%	26%	14%	14%	7%	9%
	Uenig 2	Antal	9	1	10	2	21	4	16	63
		% af Skibstype	3%	3%	2%	5%	7%	4%	5%	4%
	Meget uenig 1	Antal	2	0	2	0	3	2	3	12
		% af Skibstype	1%	0%	0%	0%	1%	2%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	5	2	10	0	2	0	3	22
		% af Skibstype	2%	6%	2%	0%	1%	0%	1%	1%
Total	Antal	278	35	507	43	298	112	302	1575	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	4,1	4,0	3,8	3,8	3,9	4,0	

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ikke stor forskel. RORO og passagerskib ligger lidt under resten, hvor passagerskib med 77 % meget enige eller enige og et gennemsnit på 3,8 ligger signifikant under tank og kemikalieskib samt container.

Sammenfatning af Social støtte

Samlet set for området *Social støtte* fremgik det, at samarbejdet mellem kolleger er godt, man stoler på hinanden, og man bliver behandlet retfærdigt om bord. Man føler også i høj grad, at rederiet har tiltro til, at man udfører et godt stykke arbejde, dog skibsførere og seniorofficerer i lidt mindre grad end blandt øvrige

stillingskategorier. Danskerne og de øvrige vesteuropæere har markant mindre tro på, at rederiet har tiltro til besætningen, end de øvrige nationaliteter, trods det at det ofte er her kontakten til rederiet er tættest.

Generelt er der god hjælp og støtte fra kollegaerne, og der er en tendens til, at det er de unge, der får støtte, og de ældre, der hjælper. Endvidere giver danskerne og de øvrige vesteuropæere udtryk for, i mindre grad end de øvrige nationaliteter, at de får hjælp og støtte af kollegerne.

3.3.7 BELØNNING

En af de helt afgørende ting i det psykiske arbejdsmiljø er, at den enkelte føler, at man bliver retfærdigt behandlet. De fleste har en meget klar forestilling om, at belønningen skal stå i forhold til den indsats, man yder. Hvis man ikke får den rette belønning, er der mange, der vil reducere indsatsen for at få "balance" i regnskabet. Det er vigtigt, at belønningen står mål med indsatsen. Ellers vil det opfattes som uretfærdigt. Belønningen kan være løn, anseelse og påskønnelse eller muligheder for udvikling og karriere i forbindelse med jobbet. Alle tre former for belønning har betydning for de ansatte.

Af tabellen nedenfor fremgår, hvilke spørgsmål, der relaterer sig til *Belønning*.

Tabel 52: Oversigt over spørgsmål i spørgsmålsgruppen omkring Belønning

Spørgsmaalsnummer	Spørgsmål
3.5	Man bliver anerkendt for et godt stykke arbejde.
4.14	Mine kolleger taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.
5.6	Min skibsfører sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder.
6.6	Min nærmeste overordnede sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder.

Spørgsmål relateret til skibsledelsens villighed til at lytte til problemer med arbejdet samt mængden af feedback på sit arbejde er placeret under temaet *Ledelse*. Endvidere er retfærdighed behandlet i spm. 3.11 under området *Mening i arbejdet* samt 4.19 under området *Social støtte*. Besætningen føler sig generelt retfærdigt behandlet (4.0), og der er ingen væsentlig forskel nationaliteterne imellem på dette spørgsmål, men på spørgsmålet, om arbejdsopgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde, var der større forskel mellem nationaliteterne og et gennemsnit på 3,7.

Betragtes første spørgsmål føler 2/3, at de bliver anerkendt for et godt stykke arbejde (spm. 3.5 fordelt på skibstype), mens 11 % er meget uenige eller uenige i dette udsagn.

Tabel 53: Spørgsmål 3.5 - Man bliver anerkendt for et godt stykke arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
3.5 - Man bliver anerkendt for et godt stykke arbejde.	Meget enig 5	Antal	44	6	76	4	25	7	47	209
		% af Skibstype	16%	18%	15%	9%	8%	6%	16%	13%
	Enig 4	Antal	169	24	268	23	121	60	176	841
		% af Skibstype	61%	71%	53%	52%	41%	53%	59%	54%
	Hverken eller 3	Antal	42	2	103	9	98	31	44	329
		% af Skibstype	15%	6%	20%	20%	33%	27%	15%	21%
	Uenig 2	Antal	15	2	40	8	37	10	19	131
		% af Skibstype	5%	6%	8%	18%	12%	9%	6%	8%
	Meget uenig 1	Antal	4	0	11	0	14	5	7	41
		% af Skibstype	1%	0%	2%	0%	5%	4%	2%	3%
	Ved ikke	Antal	3	0	8	0	2	0	7	20
		% af Skibstype	1%	0%	2%	0%	1%	0%	2%	1%
Total	Antal	277	34	506	44	297	113	300	1571	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,0	3,7	3,5	3,4	3,5	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk oplever man i lidt højere grad at blive anerkendt for et godt stykke arbejde, her er hele 88 % enige, og med et samlet relativt højt gennemsnit på 4,0. Dette er signifikant højere end for passagerskib og supply. På

passagerskibene mener under halvdelen, at de bliver anerkendt for et godt stykke arbejde, mens 17 % er uenige eller meget uenige i dette. Samlet set får passagerskib et relativt lavt gennemsnit på 3,4, hvilket er signifikant lavere end de øvrige skibstyper, med undtagelse af RORO og supply.

Danskerne og øvrige vesteuropæere oplever i markant mindre omfang at blive anerkendt for et godt stykke arbejde (ikke illustreret). De opnår et samlet relativt lavt gennemsnit på hhv. 3,4 og 3,6, mens filippinerne og østeuropæerne er ganske tilfredse med mængden af anerkendelse med et højt gennemsnit på 4,1. Denne markante forskel kan bidrage til forklaringen af forskellene skibstyperne imellem.

Kun 38 % oplever ofte, at kollegerne taler med dem om, hvor godt de udfører deres arbejde (spm. 4.14 fordelt på skibstype), dvs. får feedback på deres arbejde. 19 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,2, hvilket umiddelbart virker relativt lavt. For nogle stillingskategorier og på nogle skibstyper arbejdes mere isoleret end andre, og disse vil således naturligt svare i den nedre ende af skalaen. Tilsvarende spørgsmål på land viser også, at håndtering af feedback og anerkendelse mellem kollegaer er en udfordring. Her svarer 38,2 %, at kollegaerne sjældent eller aldrig får denne form for feedback.

Tabel 54: Spørgsmål 4.14 – Mine kolleger taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
4.14 – Mine kolleger taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	18	2	28	2	5	1	15	71
		% af Skibstype	6%	6%	6%	5%	2%	1%	5%	5%
	Enig 4	Antal	109	21	173	8	61	30	126	528
		% af Skibstype	39%	60%	34%	18%	21%	27%	42%	34%
	Hverken eller 3	Antal	97	6	185	24	139	52	111	614
		% af Skibstype	35%	17%	37%	55%	47%	47%	37%	39%
	Uenig 2	Antal	30	4	84	6	61	15	30	230
		% af Skibstype	11%	11%	17%	14%	21%	14%	10%	15%
	Meget uenig 1	Antal	8	0	17	2	21	7	12	67
		% af Skibstype	3%	0%	3%	5%	7%	6%	4%	4%
	Ved ikke	Antal	15	2	19	2	10	6	8	62
		% af Skibstype	5%	6%	4%	5%	3%	5%	3%	4%
Total	Antal	277	35	506	44	297	111	302	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,4	3,6	3,2	3,0	2,9	3,0	3,3	3,2

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk samt tank og kemikalieskib får man mest feedback af kollegerne, signifikant mere end på passagerskib og supply, som ligger blandt de laveste.

Danskerne har i mindre grad end de øvrige nationaliteter en oplevelse af, at kollegerne ofte taler med dem om, hvor godt de udfører deres arbejde (ikke illustreret). De opnår et samlet gennemsnit på 2,9, mens filippinerne og øvrige asiater opnår hhv. 3,7 og 3,6. Danskernes lavere gennemsnit kan hænge sammen med, at de er underrepræsenterede blandt de menige og juniorofficererne.

På spørgsmålet om skibsføreren sørger for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder (spm. 5.6 fordelt på skibstype), er knap halvdelen (49 %) er meget enige eller enige i dette udsagn. 15 % er uenige. Udsagnet får et samlet gennemsnit på 3,5.

Tabel 55: Spørgsmål 5.6 – Min skibsfører sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
5.6 – Min skibsfører sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder.	Meget enig 5	Antal	33	8	76	2	16	6	32	173
		% af Skibstype	12%	26%	15%	4%	5%	5%	11%	11%
	Enig 4	Antal	135	16	203	9	57	28	135	583
		% af Skibstype	49%	52%	41%	20%	19%	25%	46%	38%
	Hverken eller 3	Antal	51	5	120	12	96	37	65	386
		% af Skibstype	19%	16%	24%	26%	33%	33%	22%	25%
	Uenig 2	Antal	17	2	48	11	50	17	26	171
		% af Skibstype	6%	6%	10%	24%	17%	15%	9%	11%
	Meget uenig 1	Antal	8	0	12	5	22	9	7	63
		% af Skibstype	3%	0%	2%	11%	8%	8%	2%	4%
	Ved ikke	Antal	29	0	34	7	52	16	26	164
		% af Skibstype	11%	0%	7%	15%	18%	14%	9%	11%
Total	Antal	273	31	493	46	293	113	291	1540	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit		3,7	4,0	3,6	2,8	3,0	3,1	3,6	3,5	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Der er dog markante forskelle på tværs af skibstyper. I top ligger bulk med 77 %, der mener, at skibsføreren ofte sørger for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder, samlet et gennemsnit på 4,0. Tank og kemikalieskib, coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype samt container ligger også blandt toppen, dog ikke så højt som bulk. Alle fire grupper er signifikant mere enige i udsagnet end RORO passagerskib og supply. Blandt besætningerne på disse tre sidstnævnte er kun mellem 24 og 30 % enige i, at skibsføreren giver besætningsmedlemmerne gode udviklingsmuligheder.

Filippinerne og øvrige asiater mener i høj grad, at skibsføreren sørger for udviklingsmuligheder til den enkelte, her med et samlet højt gennemsnit på hhv. 4,0 og 4,1. Danskerne er markant mindre enige i udsagnet med et gennemsnit på 3,0, mens øvrige vesteuropæere opnår et gennemsnit på 3,3 og østeuropæere et gennemsnit på 3,7 (ikke illustreret). De store forskelle nationaliteterne imellem kan bidrage til forklaringen af forskellene skibstyperne imellem.

52 % er meget enige eller enige i, at deres nærmeste overordnede ofte sørger for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder (spm. 6.6 fordelt på skibstype), mens 16 % er meget uenige og uenige i dette. Samlet set får udsagnet et middel gennemsnit på 3,5. Dette ligger på samme niveau, som udsagn 5.6 oven for, som omhandlede samme emne, blot i forhold til skibsføreren i stedet for nærmeste overordnede.

Tabel 56: Spørgsmål 6.6 – Min nærmeste overordnede sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
6.6 – Min nærmeste overordnede sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder.	Meget enig 5	Antal	31	5	52	3	15	4	17	127
		% af Skibstype	15%	16%	13%	9%	6%	5%	8%	10%
	Enig 4	Antal	114	24	206	11	51	25	86	517
		% af Skibstype	54%	75%	51%	31%	20%	29%	40%	42%
	Hverken eller 3	Antal	29	0	82	13	99	32	54	309
		% af Skibstype	14%	0%	20%	37%	40%	38%	25%	25%
	Uenig 2	Antal	13	2	31	8	43	11	30	138
		% af Skibstype	6%	6%	8%	23%	17%	13%	14%	11%
	Meget uenig 1	Antal	5	1	4	0	26	7	11	54
		% af Skibstype	2%	3%	1%	0%	10%	8%	5%	4%
	Ved ikke	Antal	19	0	26	0	15	6	18	84
		% af Skibstype	9%	0%	6%	0%	6%	7%	8%	7%
Total	Antal	211	32	401	35	249	85	216	1229	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,9	3,7	3,3	2,9	3,1	3,3	3,5

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Det samlede gennemsnit på 3,5 dækker dog over markante forskelle skibstyperne imellem. På passagerskib er blot 27 % enige i, at den nærmeste overordnede ofte sørger for, at den enkelte har gode udviklingsmuligheder, mens hele 28 % er uenige i udsagnet. Samlet opnår passagerskib et relativt lavt gennemsnit på 2,9. RORO og supply er også placeret i den lave ende med hhv. 3,3 og 3,1 i gennemsnit. I den relativt høje ende findes tank og kemikalieskib, bulk og container. For container samt tank og kemikalieskib er omkring 2/3 enige i udsagnet, mens for bulk gælder dette for over 90 %. Tank og kemikalieskib samt bulk ligger signifikant over de øvrige skibstyper, med undtagelse af container.

Også her er danskerne markant mindre enige med et samlet gennemsnit på 3,0, mens filippinerne og øvrige asiater opnår et gennemsnit på 3,9 (ikke illustreret). Igen kan dette bidrage til forklaringen af forskellene skibstyperne imellem.

Sammenfatning for Belønning

For området *Belønning* opsummeret fremgik det, at selvom størstedelen (67 %) føler, at de får anerkendelse for et godt stykke arbejde, oplever kun 38 % ofte, at deres kolleger giver feedback om hvor godt de udfører deres arbejde. 11 % føler ikke, at de bliver anerkendt for et godt stykke arbejde. På passagerskib mener under halvdelen, at man bliver anerkendt for et godt stykke arbejde.

Man er på tværs af skibstyperne ikke så enige i, at skibsføreren giver det enkelte besætningsmedlem gode udviklingsmuligheder, hvor supply og passagerskib ligger lavest.

Danskerne (og til dels øvrige vesteuropæere) er generelt mere uenige i alle udsagnene under dette afsnit og føler således, at belønningen i signifikant mindre grad end de øvrige nationaliteter står mål med deres indsats.

3.3.8 KRAV

Kravene på en arbejdsplads kan være både kvantitative og kvalitative. De kvantitative krav vedrører forholdet mellem arbejdets omfang og den tid, der er til rådighed for at udføre det. Hvis der er for lidt tid, kan det resultere i højt arbejdstempo, stort arbejdspress, mange ugjorte arbejdsopgaver, som hober sig op, lang arbejdstid, dårlig kvalitet, eller at opgaver skubbes over på andre. De kvalitative krav vedrører fx, hvor svært det er at udføre arbejdet. De kvantitative krav skal være passende. Det betyder, at man hverken skal have for meget at lave eller for lidt. Også de kvalitative krav skal passe til personen. Arbejdet skal altså hverken være for svært eller for let. Endelig skal kravene være klare. Man skal altså vide, hvornår arbejdet er udført godt nok.

I tabellen nedenfor fremgår, hvilke spørgsmål der hører under kategorien *Krav*.

Table 57: Oversigt over spørgsmål i spørgsmålsgruppen omkring *Krav*

Spørgsmaalsnummer	Spørgsmål
4.1	Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op.
4.3	Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.
4.7	Jeg har en følelse af at have overblik over mit arbejde.
4.9	Jeg når alle mine arbejdsopgaver.
4.15	Jeg kan bruge min kunnen og mine færdigheder i mit arbejde om bord.
4.21	Jeg har mulighed for at lære noget nyt gennem mit arbejde.
4.23	I løbet af arbejdsdagen er arbejdstempoet om bord ikke for højt.
4.25	Jeg føler, at jeg har de fornødne kompetencer.
4.26	Jeg føler, at mine kolleger har de fornødne kompetencer.
7.3	Jeg føler ikke, at mit arbejde tager så meget af min energi, at det går ud over privatlivet.
7.4	Min familie eller venner siger aldrig til mig, at mit arbejde har en negativ indvirkning på mit humør.
11.1	Hvor ofte sov du dårligt og uroligt?
11.2	Hvor ofte følte du dig udkørt?
11.3	Hvor ofte havde du svært ved at falde i søvn?
11.4	Hvor ofte følte du dig fysisk udmattet?
11.5	Hvor ofte vågnede du for tidligt uden at kunne falde i søvn igen?
11.6	Hvor ofte har du følt dig træt?
11.7	Hvor ofte er du vågnet flere gange og har haft svært ved at falde i søvn igen?
11.8	Hvor ofte havde du problemer med at slappe af?
11.9	Hvor ofte har du været/følt dig irriteret?
11.10	Hvor ofte har du været/følt dig anspændt?
11.11	Hvor ofte har du været/følt dig stresset?

Under spørgsmålene til dette område er også medtaget spørgsmål om søvnkvalitet, udbrændthed og stress, da de kan illustrere om kravene i arbejdet er for høje. Endvidere er der en sammenhæng til temaet om *Hviletid*, idet overholdelse af hviletiden kan forårsage for høje krav, fx et højt arbejdstempo, ligesom manglende overholdelse af hviletiden kan skyldes, at de høje krav gør det svært at få arbejdstiden til at hænge sammen.

Betragtes første spørgsmål er 71 % meget enige eller enige i, at deres arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op (spm. 4.1 fordelt på skibstype). Hele 13 %, svarende til hver ottende, er dog uenige. Samlet set giver det et gennemsnit på 3,7. Sammenholdt med land er forholdene til søs rigtig gode, idet de gennemsnitlige tal her ligger på 25,8 %, der altid eller ofte oplever at arbejdet hober sig op, og 35,3 %, der ikke eller sjældent oplever dette.

Tabel 58: Spørgsmål 4.1 - Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskeb, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskeb	Bulk	Container	RORO	Passagerskeb	Supply		
4.1 - Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op.	Meget enig 5	Antal	40	11	75	4	28	8	29	195
		% af Skibstype	14%	32%	15%	9%	9%	7%	10%	12%
	Enig 4	Antal	165	18	305	29	173	44	186	920
		% af Skibstype	59%	53%	60%	66%	58%	39%	62%	58%
	Hverken eller 3	Antal	34	3	64	5	50	34	57	247
		% af Skibstype	12%	9%	13%	11%	17%	30%	19%	16%
	Uenig 2	Antal	30	0	47	5	40	19	24	165
		% af Skibstype	11%	0%	9%	11%	13%	17%	8%	10%
	Meget uenig 1	Antal	7	0	8	1	7	5	5	33
		% af Skibstype	3%	0%	2%	2%	2%	4%	2%	2%
	Ved ikke	Antal	2	2	6	0	0	2	1	13
		% af Skibstype	1%	6%	1%	0%	0%	2%	0%	1%
	Total	Antal	278	34	505	44	298	112	302	1573
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,7	4,3	3,8	3,7	3,6	3,3	3,7	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Hos supply er hele 21 % uenige i, at arbejdet er jævnt fordelt, og samlet set opnås et relativt lavt gennemsnit på 3,3. Blandt besætningerne på supply er man signifikant mindre enig i udsagnet end hos de øvrige skibstyper, med undtagelse af RORO (da RORO har en forholdsvis lav basis, og der derfor skal en større forskel til, før den er signifikant). Blandt besætningerne på bulk er der ingen, der er uenige i udsagnet, men hele 85 %, der er enige, og bulk ligger derfor signifikant højere end de øvrige skibstyper, igen med undtagelse af RORO.

Danskerne og vesteuropæerne oplever i højere grad, at arbejdet hober sig op, end de øvrige nationaliteter gør (ikke illustreret). Danskerne og vesteuropæerne opnår et gennemsnit på hhv. 3,4 og 3,6, mens de øvrige nationaliteter opnår gennemsnit på 4,0-4,1. Samtidig oplever seniorofficerer og skibsførere i signifikant højere grad end menige og juniorofficerer, at arbejdet hober sig op (ikke illustreret). Da danskerne udgør en stor del af seniorofficererne og skibsførerne, er dette naturligt.

Betragtes anciennitet inden for samme rederi, føler de helt nye, der har arbejdet i rederiet under et år, i signifikant højere grad end de, der har været ansat længere, at arbejdet er fordelt jævnt. Disse opnår et relativt højt gennemsnit på 4,0. Det samme gør sig gældende, hvis der ses på anciennitet ikke bare inden for samme rederi, men inden for hele branchen, dvs. hvor længe, man har sejlet (ikke illustreret). Forskellene nationaliteterne imellem, nævnt ovenfor, kan bidrage til forklaringen af dette.

Betragtes hvorvidt arbejdet er jævnt fordelt i forhold til, hvor mange havneanløb respondenterne har angivet, at hans/hendes skib har, er der ingen signifikant forskel her (ikke illustreret). Besætningerne på skibe med mange havneanløb føler altså ikke, at deres arbejde i højere grad hober sig op end de skibe, der har få havneanløb. Dette er heller ikke tilfældet, når passagerskibe trækkes ud af ligningen.

20 % mener, at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt (spm. 4.3 fordelt på skibstype), selv om det må betegnes som værende en relativt høj andel, er tallet betydelig lavere end gennemsnittet i land, hvor det er 49,2 %, der svarer altid eller ofte og 11,5 %, der svarer sjældent eller aldrig. Til søs mener 55 % ikke, at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt. Samlet får udsagnet et gennemsnit på 3,4.

Tabel 59: Spørgsmål 4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.	Meget enig 5	Antal	23	3	44	4	20	10	36	140
		% af Skibstype	8%	9%	9%	9%	7%	9%	12%	9%
	Enig 4	Antal	141	26	270	23	81	36	152	729
		% af Skibstype	51%	76%	53%	52%	27%	32%	50%	46%
	Hverken eller 3	Antal	59	4	102	12	92	36	71	376
		% af Skibstype	21%	12%	20%	27%	31%	32%	24%	24%
	Uenig 2	Antal	43	1	74	4	69	24	28	243
		% af Skibstype	15%	3%	15%	9%	23%	22%	9%	15%
	Meget uenig 1	Antal	10	0	14	1	33	5	12	75
		% af Skibstype	4%	0%	3%	2%	11%	5%	4%	5%
	Ved ikke	Antal	2	0	4	0	2	0	2	10
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	1%
Total	Antal	278	34	508	44	297	111	301	1573	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,4	3,9	3,5	3,6	3,0	3,2	3,6	3,4

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

At man skal arbejde meget hurtigt forekommer oftest på passagerskib, her med 34 %, der angiver uenighed i udsagnet, og det laveste gennemsnit på 3,0. Passagerskib ligger signifikant lavere end resten af skibstyperne, med undtagelse af supply. Besætningen på supply er heller ikke udpræget enige i, at det ikke er nødvendigt at arbejde meget hurtigt, her med et gennemsnit på 3,2, hvilket er signifikant lavere end bulk, container samt coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype.

For skibe med færre end ét havneanløb hver 6. dag føler man i signifikant mindre grad, at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt, end for skibe med havneanløb oftere (ikke illustreret).

Filippinerne er mest enige i, at det ikke er nødvendigt at arbejde meget hurtigt (ikke illustreret). De opnår et relativt højt gennemsnit på 3,9, mens danskerne og øvrige vesteuropæere ligger markant lavere med hhv. 3,2 og 3,0.

Som det fremgik under spm. 4.1 ovenfor er det primært skibsførere og seniorofficerer, der oplever, at arbejdet hober sig op. Det er også de samme grupper, der i højere grad (signifikant) end andre oplever, at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt (spm. 4.3 fordelt på stilling om bord).

Tabel 60: Spørgsmål 4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt (fordelt på stilling om bord)

			Stilling om bord						Catering og service
			Skibsfører (Seniorofficer)	Seniorofficer	Juniorofficer	Menig	Anden/under uddannelse	Seniorofficer (Catering og service)	
4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.	Meget enig 5	Antal	7	15	25	62	12	1	18
		% af Stilling om bord	5%	5%	8%	11%	16%	6%	10%
	Enig 4	Antal	55	95	150	320	41	7	70
		% af Stilling om bord	37%	34%	48%	56%	56%	39%	38%
	Hverken eller 3	Antal	44	84	87	108	13	4	40
		% af Stilling om bord	30%	30%	28%	19%	18%	22%	22%
	Uenig 2	Antal	32	66	47	53	6	5	34
		% af Stilling om bord	22%	24%	15%	9%	8%	28%	18%
	Meget uenig 1	Antal	8	20	5	19	1	1	21
		% af Stilling om bord	5%	7%	2%	3%	1%	6%	11%
	Ved ikke	Antal	2	0	1	5	0	0	2
		% af Stilling om bord	1%	0%	0%	1%	0%	0%	1%
Total	Antal	148	280	315	567	73	18	185	
	% af Stilling om bord	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,1	3,1	3,5	3,6	3,8	3,1	3,2

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

At catering og service også i højere grad oplever at skulle arbejde meget hurtigt, stemmer overens med, at det samme var gældende for passagerskib ovenfor. En del passagerskibe har korte overfartstider og kort tid i havn, hvilket reducerer tiden til henholdsvis produktion af mad, servering og rengøring.

Betragtes udsagnet i forhold til, hvor mange års anciennitet de søfarende har inden for samme rederi samt inden for branchen, fremkommer signifikant forskel mellem to grupper, hvor de med lav anciennitet (under 1 år) ligger på 3,7 i gennemsnit, mens de med over 20 års anciennitet ligger med 3,1 i gennemsnit (ikke illustreret). Dette hænger også sammen med forskellene nationaliteterne imellem, som fremgik ovenfor.

Selvom hver femte føler, at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt, som det fremgik ovenfor, føler mere end ni ud af ti, at de har overblik over deres arbejde (spm. 4.7 fordelt på skibstype). Samlet set opnår udsagnet et højt gennemsnit på 4,1.

Tabel 61: Spørgsmål 4.7 – Jeg har en følelse af at have overblik over mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
4.7 – Jeg har en følelse af at have overblik over mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	59	10	105	8	55	23	79	339
		% af Skibstype	21%	29%	21%	18%	19%	21%	26%	22%
	Enig 4	Antal	199	22	357	28	218	72	200	1096
		% af Skibstype	72%	65%	70%	64%	73%	64%	66%	70%
	Hverken eller 3	Antal	9	1	33	7	21	12	18	101
		% af Skibstype	3%	3%	7%	16%	7%	11%	6%	6%
	Uenig 2	Antal	5	1	7	1	2	2	2	20
		% af Skibstype	2%	3%	1%	2%	1%	2%	1%	1%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	1	0	1	3	1	7
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%
Ved ikke	Antal	3	0	4	0	0	0	1	8	
	% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	
Total	Antal	276	34	507	44	297	112	301	1571	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	4,2	4,1

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af alle skibstyper har man i udpræget grad følelsen af at have overblik over sit arbejde. Der er ingen markante forskelle. Dog ligger supply signifikant under coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

76 % angiver at være meget enig eller enig i, at de når opgaverne (spm. 4.9 fordelt på skibstype), mens 8 %, svarende til knap hver 12., ikke mener, at de når alle deres opgaver.

Tabel 62: Spørgsmål 4.9 – Jeg når alle mine arbejdsopgaver (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
4.9 – Jeg når alle mine arbejdsopgaver.	Meget enig 5	Antal	40	10	88	5	55	18	56	272
		% af Skibstype	14%	29%	17%	11%	19%	16%	19%	17%
	Enig 4	Antal	182	22	322	27	141	52	178	924
		% af Skibstype	66%	65%	64%	60%	48%	47%	59%	59%
	Hverken eller 3	Antal	30	1	53	9	73	24	47	237
		% af Skibstype	11%	3%	10%	20%	25%	22%	16%	15%
	Uenig 2	Antal	15	1	33	3	23	14	11	100
		% af Skibstype	5%	3%	7%	7%	8%	13%	4%	6%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	7	1	4	3	8	28
		% af Skibstype	2%	0%	1%	2%	1%	3%	3%	2%
Ved ikke	Antal	5	0	3	0	0	0	1	9	
	% af Skibstype	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	
Total	Antal	277	34	506	45	296	111	301	1570	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,2	3,9	3,7	3,7	3,6	3,9	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Besætningerne på bulk når i høj grad deres opgaver, heri er 94 % enige. Tank og kemikalieskib, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype er ligeledes placeret i den øverste del med hhv. 78 og 80 % enige og et relativt højt gennemsnit på 3,9. Lidt under er RORO, passagerskib og supply placeret, dog ligger ingen af disse lavt. Passagerskib og supply ligger signifikant under bulk, mens supply også er signifikant under container.

På tværs af nationaliteter giver filippinerne og østeuropæerne udtryk for i mest udpræget grad at nå alle deres arbejdsopgaver (ikke illustreret). De opnår et højt gennemsnit på hhv. 4,1 og 4,0, mens danskerne og vesteuropæerne ligger signifikant under med 3,7.

86 % mener, at de kan bruge deres kunnen og færdigheder i deres arbejde om bord (spm. 4.15 fordelt på skibstype), mens bare 4 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Samlet får udsagnet et gennemsnit på 4,0, dvs. man mener i ganske høj grad, at man bidrager med sin kunnen og sine færdigheder.

Tabel 63: Spørgsmål 4.15 – Jeg kan bruge min kunnen og mine færdigheder i mit arbejde om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.15 – Jeg kan bruge min kunnen og mine færdigheder i mit arbejde om bord.	Meget enig 5	Antal	64	10	116	4	23	20	76	313
		% af Skibstype	23%	29%	23%	9%	8%	18%	25%	20%
	Enig 4	Antal	199	24	343	29	183	72	187	1037
		% af Skibstype	72%	71%	68%	66%	61%	65%	62%	66%
	Hverken eller 3	Antal	8	0	32	3	61	14	24	142
		% af Skibstype	3%	0%	6%	7%	20%	13%	8%	9%
	Uenig 2	Antal	2	0	9	6	19	3	11	50
		% af Skibstype	1%	0%	2%	14%	6%	3%	4%	3%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	2	0	11	2	2	18
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	4%	2%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	2	0	4	2	1	0	1	10
		% af Skibstype	1%	0%	1%	5%	0%	0%	0%	1%
Total	Antal	276	34	506	44	298	111	301	1570	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,2	4,3	4,1	3,7	3,6	3,9	4,1	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

De fleste skibstyper ligger godt i denne kategori med et gennemsnit på 4,0. Dog mener man ikke i helt så høj grad, at man bruger sin kunnen og sine færdigheder på RORO og passagerskib, som de øvrige skibstyper.

Filippinerne, østeuropæerne og øvrige asiater oplever i høj grad, at de kan bruge deres kunnen og færdigheder om bord (ikke illustreret). De opnår et højt samlet gennemsnit på 4,1-4,2, hvilket er signifikant højere end danskernes på 3,8, som dog stadig er et nogenlunde højt gennemsnit.

Over 3/4 af de søfarende giver udtryk for, at de har mulighed for at lære noget nyt gennem deres arbejde (spm. 4.21 fordelt på skibstype). 8 % er meget uenige eller uenige i dette. Samlet set opnår udsagnet et relativt højt gennemsnit på 3,9.

Tabel 64: Spørgsmål 4.21 – Jeg har mulighed for at lære noget nyt gennem mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.21 – Jeg har mulighed for at lære noget nyt gennem mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	77	4	134	6	31	27	63	342
		% af Skibstype	28%	12%	26%	13%	10%	24%	21%	22%
	Enig 4	Antal	162	27	307	19	101	61	176	853
		% af Skibstype	58%	79%	61%	42%	34%	54%	59%	54%
	Hverken eller 3	Antal	32	1	41	11	99	19	38	241
		% af Skibstype	11%	3%	8%	24%	33%	17%	13%	15%
	Uenig 2	Antal	4	2	17	6	46	3	13	91
		% af Skibstype	1%	6%	3%	13%	15%	3%	4%	6%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	4	3	18	2	6	34
		% af Skibstype	0%	0%	1%	7%	6%	2%	2%	2%
	Ved ikke	Antal	3	0	3	0	2	0	4	12
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	1%
Total	Antal	279	34	506	45	297	112	300	1573	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	4,0	4,1	3,4	3,3	4,0	3,9	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

De fleste af besætningerne på de forskellige skibstyper giver i udpræget grad udtryk for, at de har mulighed for at lære noget nyt gennem deres arbejde. For besætningerne på passagerskib og RORO føler man dog ikke i lige

så høj grad, at det er mulighed for dette. På passagerskib er det kun 44 %, der giver udtryk for dette, mens det på RORO er 56 %. Samlet set får disse skibstyper et relativt lavt gennemsnit på hhv. 3,3 og 3,4, hvilket er signifikant lavere end øvrige skibstyper.

Betragtes anciennitet er der en tendens til, at jo længere tid, de søfarende har været i branchen og i rederiet, jo mindre giver de udtryk for, at der er mulighed for at lære noget nyt (ikke illustreret). Her er der signifikant forskel mellem de "nye" og "gamle". Forskellen er også at finde på tværs af nationaliteter, hvor danskere er mindst enige i, at de har mulighed for at lære nyt, med et samlet gennemsnit på 3,6 (ikke illustreret). Dette er signifikant lavere end filippinerne, øvrige asiater samt østeuropæere med hhv. 4,1-4,2 i gennemsnit.

Hver sjette er meget uenige eller uenige i, at arbejdstempoet i løbet af arbejdsdagen ikke er for højt (spm. 4.23 fordelt på skibstype), mens 61 % er meget enige eller enige i udsagnet. Samlet set opnår udsagnet et gennemsnit på 3,5, hvilket ligger på niveau med udsagn 4.3 ovenfor, som spurgte til, om det var nødvendigt at arbejde meget hurtigt. Her blev gennemsnittet 3,4. De samstemmende gennemsnit understøtter således resultatet i både udsagn 4.3 og 4.23.

Tabel 65: Spørgsmål 4.23 – I løbet af arbejdsdagen er arbejdstempoet om bord ikke for højt (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemiakalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
4.23 – I løbet af arbejdsdagen er arbejdstempoet om bord ikke for højt.	Meget enig 5	Antal	29	3	37	4	23	12	38	146
		% af Skibstype	10%	9%	7%	9%	8%	11%	13%	9%
	Enig 4	Antal	154	26	275	28	105	45	173	806
		% af Skibstype	55%	76%	55%	62%	35%	40%	57%	51%
	Hverken eller 3	Antal	57	4	104	8	81	34	53	341
		% af Skibstype	21%	12%	21%	18%	27%	30%	18%	22%
	Uenig 2	Antal	26	0	59	3	63	17	25	193
		% af Skibstype	9%	0%	12%	7%	21%	15%	8%	12%
	Meget uenig 1	Antal	8	0	13	2	23	3	11	60
		% af Skibstype	3%	0%	3%	4%	8%	3%	4%	4%
	Ved ikke	Antal	4	1	14	0	3	1	1	24
		% af Skibstype	1%	3%	3%	0%	1%	1%	0%	2%
Total	Antal	278	34	502	45	298	112	301	1570	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,6	4,0	3,5	3,6	3,1	3,4	3,5	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Blandt besætningerne på passagerskibene mener 29 %, at arbejdstempoet er for højt, mens 43 % er meget enige eller enige i, at det ikke er for højt. Samlet opnår passagerskib et relativt lavt gennemsnit på 3,1, hvilket er signifikant lavere end resten af skibstyperne, bortset fra supply. Kun på bulk er man udpræget enig i udsagnet, her med 85 % og et gennemsnit på 4,0. Dog ligger bulk ikke signifikant over andre skibstyper end passagerskib og supply.

Betragtes spm. 4.23 i forhold til de søfarendes anciennitet inden for samme rederi, er det dem med under fem års anciennitet, der er mest enige i, at arbejdstempoet ikke er for højt (ikke illustreret). De ligger signifikant over dem med en anciennitet på over fem år. Yderpunkterne er besætningsmedlemmer med anciennitet på under et år, der har et samlet gennemsnit på 3,8, mens besætningsmedlemmer med mere end tyve års anciennitet har et samlet gennemsnit på 3,2. For anciennitet inden for hele branchen er der signifikant forskel mellem de helt "nye", der har været i branchen under et år og de, der har været der mere end fem år.

På tværs af nationalitet er danskerne signifikant mindre enige i spørgsmålet, hvilket også kan være med til at forklare forskellene skibstyperne og anciennitetsgrupperne imellem. Danskerne opnår et samlet gennemsnit på 3,3, mens filippinerne og østeuropæere opnår gennemsnit på hhv. 3,9 og 3,8 (ikke illustreret).

De søfarende mener i vid udstrækning, at de selv besidder de fornødne kompetencer (spm. 4.25 fordelt på skibstype). 87 % er meget enige eller enige i dette, mens 3 % ikke mener, at de har de fornødne kompetencer, hvilket må betragtes som en lav andel.

Tabel 66: Spørgsmål 4.25 – Jeg føler, at jeg har de fornødne kompetencer (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
4.25 – Jeg føler, at jeg har de fornødne kompetencer.	Meget enig 5	Antal	56	2	95	5	66	27	53	304
		% af Skibstype	20%	6%	19%	11%	22%	24%	18%	19%
	Enig 4	Antal	194	28	328	35	201	71	201	1058
		% af Skibstype	69%	82%	65%	78%	68%	64%	67%	67%
	Hverken eller 3	Antal	18	2	39	3	17	4	37	120
		% af Skibstype	6%	6%	8%	7%	6%	4%	12%	8%
	Uenig 2	Antal	5	2	20	2	6	5	5	45
		% af Skibstype	2%	6%	4%	4%	2%	5%	2%	3%
	Meget uenig 1	Antal	0	0	2	0	0	4	0	6
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%
	Ved ikke	Antal	8	0	20	0	5	0	3	36
		% af Skibstype	3%	0%	4%	0%	2%	0%	1%	2%
Total		Antal	281	34	504	45	295	111	299	1569
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	3,9	4,0	4,0	4,1	4,0	4,0	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Der er ingen signifikante forskelle på tværs af skibstyper. Besætningerne på tværs føler alle, at de i udpræget grad besidder de fornødne kompetencer.

Når det gælder spørgsmålet om, hvorvidt kollegerne har de fornødne kompetencer (4.26 fordelt på skibstype), er man ikke helt så overbevist som ved sine egne kompetencer. Her er 2/3 meget enige eller enige i udsagnet, mens 12 % er uenige. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,6, hvilket er signifikant lavere end ved udsagn 4.25. Man har således større tiltro til sine egne frem for kollegernes kompetencer. Det skal dog bemærkes, at udsagnet ikke ligger decideret lavt.

Tabel 67: Spørgsmål 4.26 – Jeg føler, at mine kolleger har de fornødne kompetencer (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
4.26 – Jeg føler, at mine kolleger har de fornødne kompetencer.	Meget enig 5	Antal	38	1	40	4	36	11	33	163
		% af Skibstype	14%	3%	8%	9%	12%	10%	11%	10%
	Enig 4	Antal	155	22	252	28	187	62	179	885
		% af Skibstype	56%	65%	50%	64%	63%	56%	60%	56%
	Hverken eller 3	Antal	45	6	98	9	49	23	55	285
		% af Skibstype	16%	18%	19%	20%	17%	21%	18%	18%
	Uenig 2	Antal	25	5	74	1	16	11	24	156
		% af Skibstype	9%	15%	15%	2%	5%	10%	8%	10%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	22	2	2	4	2	37
		% af Skibstype	2%	0%	4%	5%	1%	4%	1%	2%
	Ved ikke	Antal	11	0	20	0	5	0	7	43
		% af Skibstype	4%	0%	4%	0%	2%	0%	2%	3%
Total		Antal	279	34	506	44	295	111	300	1569
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,7	3,6	3,4	3,7	3,8	3,6	3,7	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante forskelle på, om man mener, at ens kolleger har de fornødne kompetencer. Blandt besætningerne på container har man dog lidt mindre tiltro til sine kolleger end på andre skibe, med et gennemsnit på 3,4. Dette er signifikant lavere end for besætningerne på tank og kemikalieskib, passagerskib samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Betragtes spm. 4.26 i forhold til anciennitet inden for samme rederi, fremkommer en tendens til, at jo længere man har været i samme rederi, jo mindre grad er man tilbøjelig til at føle, at ens kolleger har de fornødne kompetencer (ikke illustreret). Besætningsmedlemmer med anciennitet på under et år opnår et samlet relativt højt gennemsnit på 3,9, mens det laveste gennemsnit er blandt besætningsmedlemmer med mere end 20 års anciennitet inden for samme rederi, med 3,4 i gennemsnit. Sidstnævnte gruppe har signifikant mindre tiltro til kollegernes kompetencer end besætningsmedlemmerne med under to års anciennitet har. For anciennitet

inden for branchen som helhed er der signifikant forskel mellem de med mindre end fem års anciennitet og de med mere end fem års anciennitet (ikke illustreret). Noget af forklaringen kan måske findes i, at yngre kollegaer typisk har mindre erfaring end ældre, men det kan næppe forklare hele forskellen.

64 % føler ikke, at deres arbejde tager så meget af deres energi, at det går ud over privatlivet (spm. 7.3 fordelt på skibstype). I den anden ende af skalaen er der dog hele 18 %, knap hver femte, der er meget uenige eller uenige i udsagnet, dvs. de føler, at arbejdet tager så meget energi, at det går ud over privatlivet. Isoleret set må det betegnes som en høj andel, men sammenholdt med land, hvor 33,8 % føler dette, ser forholdene til søs ganske gode ud.

Tabel 68: Spørgsmål 7.3 – Jeg føler ikke, at mit arbejde tager så meget af min energi, at det går ud over privatlivet (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
7.3 – Jeg føler ikke, at mit arbejde tager så meget af min energi, at det går ud over privatlivet.	Meget enig 5	Antal	37	2	58	5	29	16	60	207
		% af Skibstype	13%	6%	11%	12%	10%	14%	20%	13%
	Enig 4	Antal	152	25	252	26	146	48	159	808
		% af Skibstype	54%	74%	50%	60%	49%	43%	53%	51%
	Hverken eller 3	Antal	43	4	76	8	61	26	38	256
		% af Skibstype	15%	12%	15%	19%	20%	23%	13%	16%
	Uenig 2	Antal	28	3	86	0	36	17	31	201
		% af Skibstype	10%	9%	17%	0%	12%	15%	10%	13%
	Meget uenig 1	Antal	14	0	24	4	23	4	9	78
		% af Skibstype	5%	0%	5%	9%	8%	4%	3%	5%
	Ved ikke	Antal	6	0	12	0	3	0	5	26
		% af Skibstype	2%	0%	2%	0%	1%	0%	2%	2%
Total	Antal	280	34	508	43	298	111	302	1576	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,6	3,8	3,5	3,7	3,4	3,5	3,8	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante forskelle. Dog ligger coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype signifikant over container og passagerskib.

2/3 er meget enige eller enige i, at deres familie eller venner aldrig siger til dem, at deres arbejde har en negativ indvirkning på deres humør (spm. 7.4 fordelt på skibstype). Til gengæld er 17 % meget uenige eller uenige i dette udsagn, svarende til hver sjette.

Tabel 69: 7.4 – Min familie eller venner siger aldrig til mig, at mit arbejde har en negativ indvirkning på mit humør (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
7.4 – Min familie eller venner siger aldrig til mig, at mit arbejde har en negativ indvirkning på mit humør.	Meget enig 5	Antal	41	2	78	8	48	19	71	267
		% af Skibstype	15%	6%	15%	18%	16%	17%	24%	17%
	Enig 4	Antal	137	21	241	27	146	42	162	776
		% af Skibstype	50%	62%	48%	61%	49%	38%	54%	49%
	Hverken eller 3	Antal	42	5	67	4	47	28	24	217
		% af Skibstype	15%	15%	13%	9%	16%	25%	8%	14%
	Uenig 2	Antal	35	6	82	2	34	14	26	199
		% af Skibstype	13%	18%	16%	5%	11%	13%	9%	13%
	Meget uenig 1	Antal	12	0	17	3	18	5	12	67
		% af Skibstype	4%	0%	3%	7%	6%	5%	4%	4%
	Ved ikke	Antal	9	0	22	0	4	3	7	45
		% af Skibstype	3%	0%	4%	0%	1%	3%	2%	3%
Total	Antal	276	34	507	44	297	111	302	1571	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,6	3,6	3,6	3,8	3,6	3,5	3,9	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For besætningerne på coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype ser det lidt bedre ud end for resten af skibstyperne. Her er 77 % enige i udsagnet, mens 13 % er uenige. Samlet set får coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype et gennemsnit på 3,9, hvilket er relativt højt og signifikant højere end container og passagerskib.

De efterfølgende spørgsmål, 11.1-11.11, omhandler søvn og træthed set over den søfarendes sidste fire uger om bord på skibet. Disse spørgsmål skal give et billede af, om der stilles for høje krav, der går ud over den søfarendes søvn og søvnmønster, og dermed forårsager stress og stresssymptomer.

73 % har på intet tidspunkt eller lidt af tiden sovet dårligt eller uroligt (spm. 11.1 fordelt på skibstype). 5 % angiver, at de hele tiden eller en stor del af tiden sov dårligt eller uroligt. 30 % angiver *en del af tiden*. En ganske stor andel har således i en vis udstrækning oplevet at sove dårligt og uroligt i perioden.

Table 70: Spørgsmål 11.1 - Hvor ofte sov du dårligt og uroligt? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.1 - Hvor ofte sov du dårligt og uroligt?	På intet tidspunkt 1	Antal	42	2	60	7	63	24	42	240
		% af Skibstype	15%	6%	12%	16%	21%	21%	14%	15%
	Lidt af tiden 2	Antal	111	11	229	18	108	42	133	652
		% af Skibstype	40%	33%	45%	41%	36%	38%	44%	41%
	En del af tiden 3	Antal	95	18	158	12	63	26	100	472
		% af Skibstype	34%	55%	31%	27%	21%	23%	33%	30%
	En stor del af tiden 4	Antal	15	2	42	6	43	16	19	143
		% af Skibstype	5%	6%	8%	14%	14%	14%	6%	9%
	Hele tiden 5	Antal	5	0	10	1	10	4	3	33
		% af Skibstype	2%	0%	2%	2%	3%	4%	1%	2%
	Ved ikke	Antal	8	0	8	0	11	0	6	33
		% af Skibstype	3%	0%	2%	0%	4%	0%	2%	2%
	Total	Antal	276	33	507	44	298	112	303	1573
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,6	3,4	3,6	3,5	3,6	3,6	3,6	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante eller signifikante forskelle.

61 % har på intet tidspunkt eller lidt af tiden følt sig udkørt (spm. 11.2 fordelt på skibstype), mens 10 % en stor del eller hele tiden har følt sig udkørt. 27 % har en del af tiden følt sig udkørt.

Tabel 71: Spørgsmål 11.2 - Hvor ofte følte du dig udkørt? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.2 - Hvor ofte følte du dig udkørt?	På intet tidspunkt 1	Antal	45	4	51	7	47	23	58	235
		% af Skibstype	16%	13%	10%	16%	16%	21%	19%	15%
	Lidt af tiden 2	Antal	140	16	241	18	124	36	143	718
		% af Skibstype	50%	50%	48%	40%	42%	32%	48%	46%
	En del af tiden 3	Antal	64	12	159	10	78	30	70	423
		% af Skibstype	23%	38%	31%	22%	26%	27%	23%	27%
	En stor del af tiden 4	Antal	12	0	38	9	41	18	17	135
		% af Skibstype	4%	0%	8%	20%	14%	16%	6%	9%
	Hele tiden 5	Antal	3	0	5	1	7	2	4	22
		% af Skibstype	1%	0%	1%	2%	2%	2%	1%	1%
Ved ikke	Antal	15	0	12	0	0	2	8	37	
	% af Skibstype	5%	0%	2%	0%	0%	2%	3%	2%	
Total	Antal	279	32	506	45	297	111	300	1570	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,8	3,6	3,5	3,5	3,6	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper findes ingen markante forskelle. Besætningerne på passagerskib og RORO oplever dog lidt oftere at være udkørt, end på de øvrige skibe. For passagerskib er der signifikant forskel i forhold til tank og kemikalieskib samt coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype.

Knap 1/4 har på intet tidspunkt haft svært ved at sove (spm. 11.3 fordelt på skibstype), mens 42 % kun lidt af tiden har haft svært ved det. I den anden ende af skalaen har 8 % til gengæld problemer med at falde i søvn hele tiden eller store dele af tiden.

Tabel 72: Spørgsmål 11.3 - Hvor ofte havde du svært ved at falde i søvn? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.3 - Hvor ofte havde du svært ved at falde i søvn?	På intet tidspunkt 1	Antal	72	2	98	13	90	32	71	378
		% af Skibstype	26%	6%	19%	30%	30%	29%	24%	24%
	Lidt af tiden 2	Antal	129	16	231	16	98	42	131	663
		% af Skibstype	46%	50%	45%	36%	33%	38%	44%	42%
	En del af tiden 3	Antal	56	14	126	10	68	23	73	370
		% af Skibstype	20%	44%	25%	23%	23%	21%	24%	24%
	En stor del af tiden 4	Antal	12	0	32	4	23	7	13	91
		% af Skibstype	4%	0%	6%	9%	8%	6%	4%	6%
	Hele tiden 5	Antal	4	0	10	1	11	6	5	37
		% af Skibstype	1%	0%	2%	2%	4%	5%	2%	2%
Ved ikke	Antal	6	0	11	0	7	2	7	33	
	% af Skibstype	2%	0%	2%	0%	2%	2%	2%	2%	
Total	Antal	279	32	508	44	297	112	300	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	3,6	3,8	3,8	3,8	3,8	3,9	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante eller signifikante forskelle.

68 % har på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden følt sig fysisk udmattet (spm. 11.4 fordelt på skibstype). 6 % har hele tiden eller en stor del af tiden følt sig fysisk udmattet. Sammenlignet med 11.2, som spørger til, hvor ofte man har følt sig udkørt, er der nogenlunde overensstemmelse mellem disse to, dog ligger spm. 11.4 lidt (signifikant) over spm. 11.2, dvs. man lidt oftere føler sig fysisk udmattet end udkørt. Dette kan tolkes således, at den fysiske træthed er mere udpræget end den psykiske. Som det blev bemærket, er forskellen dog lille.

Tabel 73: Spørgsmål 11.4 - Hvor ofte følte du dig fysisk udmattet? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.4 - Hvor ofte følte du dig fysisk udmattet?	På intet tidspunkt 1	Antal	74	5	102	12	68	32	99	392
		% af Skibstype	27%	16%	20%	27%	23%	29%	33%	25%
	Lidt af tiden 2	Antal	128	10	234	15	125	42	118	672
		% af Skibstype	46%	32%	46%	34%	42%	38%	39%	43%
	En del af tiden 3	Antal	61	13	122	13	78	26	52	365
		% af Skibstype	22%	42%	24%	30%	26%	23%	17%	23%
	En stor del af tiden 4	Antal	8	0	28	2	16	8	15	77
		% af Skibstype	3%	0%	6%	5%	5%	7%	5%	5%
Hele tiden 5	Antal	0	0	5	0	5	2	3	15	
	% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	2%	2%	1%	1%	
Ved ikke	Antal	8	3	13	2	5	2	14	47	
	% af Skibstype	3%	10%	3%	5%	2%	2%	5%	3%	
Total	Antal	279	31	504	44	297	112	301	1568	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,7	3,8	3,9	3,8	3,9	4,0	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper fremkommer ingen markante forskelle, dog føler besætningerne på coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype sig signifikant mindre fysisk udmattede end besætningerne på container og passagerskib.

11 % vågner hele tiden eller en stor del af tiden for tidligt uden at kunne falde i søvn igen (spm. 11.5 fordelt på skibstype), hvilket virker som en ganske høj andel. 2/3 oplever dog på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden dette.

Tabel 74: Spørgsmål 11.5 - Hvor ofte vågnede du for tidligt uden at kunne falde i søvn igen? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.5 - Hvor ofte vågnede du for tidligt uden at kunne falde i søvn igen?	På intet tidspunkt 1	Antal	91	4	103	18	95	35	81	427
		% af Skibstype	33%	13%	20%	41%	32%	32%	27%	27%
	Lidt af tiden 2	Antal	112	13	226	11	98	38	117	615
		% af Skibstype	40%	41%	44%	25%	33%	34%	39%	39%
	En del af tiden 3	Antal	50	13	114	5	46	23	64	315
		% af Skibstype	18%	41%	22%	11%	15%	21%	21%	20%
	En stor del af tiden 4	Antal	15	2	41	8	32	14	28	140
		% af Skibstype	5%	6%	8%	18%	11%	13%	9%	9%
Hele tiden 5	Antal	2	0	15	0	11	1	6	35	
	% af Skibstype	1%	0%	3%	0%	4%	1%	2%	2%	
Ved ikke	Antal	8	0	9	2	15	0	6	40	
	% af Skibstype	3%	0%	2%	5%	5%	0%	2%	3%	
Total	Antal	278	32	508	44	297	111	302	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,6	3,7	3,9	3,8	3,8	3,8	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Heller ikke her er der markante forskelle skibstyperne imellem. Besætningerne på tank og kemikalieskib oplever dog i signifikant mindre grad end container at vågne for tidligt uden at kunne falde i søvn igen.

58 % har ikke på noget tidspunkt eller kun lidt af tiden følt sig træt (spm. 11.6 fordelt på skibstype). 12 % har dog følt sig træt hele tiden eller store dele af tiden. Sammenlignet med spm. 11.2 og spm. 11.4, hvor der spørges til, hvor ofte man har følt sig udkørt og fysisk udmattet, ligger dette udsagn signifikant under, dvs. de søfarende føler sig signifikant mere trætte end udkørte og fysisk udmattede.

Tabel 75: Spørgsmål 11.6 - Hvor ofte har du følt dig træt? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.6 - Hvor ofte har du følt dig træt?	På intet tidspunkt 1	Antal	15	1	16	2	11	16	27	88
		% af Skibstype	5%	3%	3%	5%	4%	14%	9%	6%
	Lidt af tiden 2	Antal	159	20	270	20	140	44	163	816
		% af Skibstype	57%	65%	53%	45%	47%	39%	54%	52%
	En del af tiden 3	Antal	66	9	155	11	91	33	76	441
		% af Skibstype	24%	29%	31%	25%	31%	29%	25%	28%
	En stor del af tiden 4	Antal	25	1	49	9	45	16	27	172
		% af Skibstype	9%	3%	10%	20%	15%	14%	9%	11%
	Hele tiden 5	Antal	3	0	8	0	6	3	3	23
		% af Skibstype	1%	0%	2%	0%	2%	3%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	10	0	8	2	4	0	6	30
		% af Skibstype	4%	0%	2%	5%	1%	0%	2%	2%
Total	Antal	278	31	506	44	297	112	302	1570	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,6	3,7	3,5	3,4	3,4	3,5	3,6	3,5

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På passagerskib og RORO føler besætningerne sig oftest trætte, her med hhv. 17 og 20 %, som angiver en stor del af tiden eller hele tiden, end de øvrige skibstyper. Passagerskib ligger signifikant under tank og kemikalieskib samt coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype.

Lidt bedre ser det ud, når der spørges til, hvor ofte man er vågnet flere gange og har haft svært ved at falde i søvn igen (spm. 11.7 fordelt på skibstype). Her har 68 % på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden oplevet dette, mens 9 % hele tiden eller en stor del af tiden har oplevet dette. Sammenlignet med spm. 11.5, som spørger til, hvor ofte man er vågnet tidligt uden at kunne falde i søvn igen, ligger de to udsagn på nogenlunde samme niveau, og der er også ganske stor sammenhæng mellem disse¹.

Tabel 76: Spørgsmål 11.7 - Hvor ofte er du vågnet flere gange og har haft svært ved at falde i søvn igen? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.7 - Hvor ofte er du vågnet flere gange og har haft svært ved at falde i søvn igen?	På intet tidspunkt 1	Antal	93	7	142	19	107	36	102	506
		% af Skibstype	33%	22%	28%	43%	36%	33%	34%	32%
	Lidt af tiden 2	Antal	113	9	197	10	87	41	113	570
		% af Skibstype	41%	28%	39%	23%	29%	37%	38%	36%
	En del af tiden 3	Antal	52	11	111	4	57	19	50	304
		% af Skibstype	19%	34%	22%	9%	19%	17%	17%	19%
	En stor del af tiden 4	Antal	8	3	35	8	23	10	22	109
		% af Skibstype	3%	9%	7%	18%	8%	9%	7%	7%
	Hele tiden 5	Antal	3	0	9	1	7	1	4	25
		% af Skibstype	1%	0%	2%	2%	2%	1%	1%	2%
	Ved ikke	Antal	9	2	15	2	17	3	10	58
		% af Skibstype	3%	6%	3%	5%	6%	3%	3%	4%
Total	Antal	278	32	509	44	298	110	301	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	3,7	3,9	3,9	3,9	4,0	3,9	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk har man umiddelbart oftere oplevet at vågne flere gange og haft svært ved at falde i søvn igen. Dog er forskellen til de øvrige skibstyper ikke signifikant. Herudover er der ingen markante eller signifikante forskelle skibstyperne imellem.

¹ Korrelationskoefficienten mellem 11.5 og 11.7 er 0,74 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

3/4 har på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden haft problemer med at slappe af (spm. 11.8 fordelt på skibstype), mens 6 % hele tiden eller en stor del af tiden har oplevet dette. Udsagnet har relativ høj sammenhæng med spm. 11.7 ovenfor². Der findes således en sammenhæng mellem, hvor ofte man er vågnet op flere gange uden at kunne falde i søvn igen, og hvor ofte man har problemer med at slappe af. Samtidig findes en relativ høj sammenhæng mellem spm. 11.8 og spm. 11.10, som spørger til, hvor ofte man har været/følt sig anspændt³. Der er således sammenhæng mellem, hvor ofte man har haft svært ved at slappe af, og hvor ofte man har været/følt sig anspændt. Udsagn 1.10 behandles nærmere senere i afsnittet.

Tabel 77: Spørgsmål 11.8 - Hvor ofte havde du problemer med at slappe af? (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
11.8 - Hvor ofte havde du problemer med at slappe af?	På intet tidspunkt 1	Antal	103	12	180	19	121	50	122	607
		% af Skibstype	37%	38%	36%	42%	41%	45%	41%	39%
	Lidt af tiden 2	Antal	105	7	186	8	107	36	109	558
		% af Skibstype	38%	22%	37%	18%	36%	32%	36%	36%
	En del af tiden 3	Antal	39	13	103	10	44	17	42	268
		% af Skibstype	14%	41%	20%	22%	15%	15%	14%	17%
	En stor del af tiden 4	Antal	15	0	18	6	14	8	17	78
		% af Skibstype	5%	0%	4%	13%	5%	7%	6%	5%
	Hele tiden 5	Antal	1	0	5	0	4	1	2	13
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	15	0	15	2	7	0	8	47
		% af Skibstype	5%	0%	3%	4%	2%	0%	3%	3%
Total	Antal	278	32	507	45	297	112	300	1571	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	4,0	4,1	3,9	4,1	4,1	4,1	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante eller signifikante forskelle.

72 % har på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden været/følt sig irriteret (spm. 11.9 fordelt på skibstype), mens 5 % hele tiden eller en stor del af tiden har oplevet det. For spm. 11.9 eksisterer en relativ høj sammenhæng med spm. 11.10, dvs. der er sammenhæng mellem, hvor ofte man har været/følt sig irriteret, og hvor ofte man har været/følt sig anspændt⁴.

² Korrelationskoefficienten mellem 11.7 og 11.8 er 0,582 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

³ Korrelationskoefficienten mellem 11.8 og 11.10 er 0,595 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

⁴ Korrelationskoefficienten mellem 11.9 og 11.10 er 0,691 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Tabel 78: Spørgsmål 11.9 - Hvor ofte har du været/følt dig irriteret? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
11.9 - Hvor ofte har du været/følt dig irriteret?	På intet tidspunkt 1	Antal	77	5	119	9	68	26	75	379
		% af Skibstype	28%	16%	23%	20%	23%	23%	25%	24%
	Lidt af tiden 2	Antal	131	15	226	17	155	48	155	747
		% af Skibstype	47%	47%	45%	39%	52%	43%	51%	48%
	En del af tiden 3	Antal	49	8	113	11	49	25	41	296
		% af Skibstype	18%	25%	22%	25%	16%	23%	14%	19%
	En stor del af tiden 4	Antal	7	2	20	5	17	9	15	75
		% af Skibstype	3%	6%	4%	11%	6%	8%	5%	5%
	Hele tiden 5	Antal	0	0	3	0	1	0	4	8
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%
Ved ikke	Antal	15	2	26	2	7	3	12	67	
	% af Skibstype	5%	6%	5%	5%	2%	3%	4%	4%	
Total	Antal	279	32	507	44	297	111	302	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	3,8	3,9	3,7	3,9	3,8	4,0	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante eller signifikante forskelle.

72 % har på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden været/følt sig anspændt (spm. 11.10 fordelt på skibstype), mens 5 % hele tiden eller en stor del af tiden oplever dette. Som det fremgik ovenfor, fremkommer en relativ høj sammenhæng mellem, hvor ofte man har været/følt sig anspændt, og hvor ofte man har været/følt sig irriteret hhv. haft problemer med at slappe af. Herudover fremkommer en anden relativ høj sammenhæng mellem spm. 11.10 og spm. 11.11, som spørger ind til, hvor ofte man har været/følt sig stresset⁵, dvs. en sammenhæng mellem anspændthed og stress.

Tabel 79: Spørgsmål 11.10 - Hvor ofte har du været/følt dig anspændt? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
11.10 - Hvor ofte har du været/følt dig anspændt?	På intet tidspunkt 1	Antal	66	5	109	10	79	28	91	388
		% af Skibstype	24%	16%	21%	22%	27%	25%	30%	25%
	Lidt af tiden 2	Antal	139	16	239	21	142	49	136	742
		% af Skibstype	50%	50%	47%	47%	48%	44%	45%	47%
	En del af tiden 3	Antal	47	11	113	8	52	22	52	305
		% af Skibstype	17%	34%	22%	18%	18%	20%	17%	19%
	En stor del af tiden 4	Antal	9	0	21	4	16	9	7	66
		% af Skibstype	3%	0%	4%	9%	5%	8%	2%	4%
	Hele tiden 5	Antal	0	0	4	0	1	0	3	8
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%
Ved ikke	Antal	17	0	22	2	6	4	12	63	
	% af Skibstype	6%	0%	4%	4%	2%	4%	4%	4%	
Total	Antal	278	32	508	45	296	112	301	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,8	3,9	3,9	4,0	3,9	4,1	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante eller signifikante forskelle.

73 % har slet ikke eller kun lidt af tiden været/følt sig stresset, mens 5 % har været det hele tiden eller en stor del af tiden (spm. 11.11 fordelt på skibstype). Som det fremgår ovenfor, fremkom en sammenhæng mellem hyppigheden af stress og hyppigheden af anspændthed.

⁵ Korrelationskoefficienten mellem 11.10 og 11.11 er 0,634 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Tabel 80: Spørgsmål 11.11 - Hvor ofte har du været/følt dig stresset? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.11 - Hvor ofte har du været/følt dig stresset?	På intet tidspunkt 1	Antal	88	4	111	15	92	38	107	455
		% af Skibstype	31%	12%	22%	34%	31%	34%	35%	29%
	Lidt af tiden 2	Antal	110	17	233	21	131	48	128	688
		% af Skibstype	39%	50%	46%	48%	44%	43%	42%	44%
	En del af tiden 3	Antal	57	13	125	3	49	15	44	306
		% af Skibstype	20%	38%	25%	7%	17%	14%	15%	19%
	En stor del af tiden 4	Antal	11	0	18	5	17	7	7	65
		% af Skibstype	4%	0%	4%	11%	6%	6%	2%	4%
	Hele tiden 5	Antal	0	0	6	0	1	1	1	9
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	1%
Ved ikke	Antal	14	0	15	0	6	2	15	52	
	% af Skibstype	5%	0%	3%	0%	2%	2%	5%	3%	
Total	Antal	280	34	508	44	296	111	302	1575	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,7	3,9	4,0	4,0	4,1	4,2	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Mindst stressede føler besætningerne på coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype. De ligger signifikant bedre end container.

Spørges de søfarende om deres generelle helbredstilstand, vurderes dette til meget højt (12.1 fordelt på skibstype). 91 % er meget enig eller enig i, at deres helbred som helhed er godt. Kun knap 3 % er meget uenige eller uenige i dette udsagn. Samlet set bliver gennemsnittet højt på 4,3.

Tabel 81: Spørgsmål 12.1 – Mit helbred er som helhed godt (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
12.1 – Mit helbred er som helhed godt.	Meget enig 5	Antal	118	15	190	12	95	31	107	568
		% af Skibstype	43%	44%	38%	27%	32%	28%	36%	36%
	Enig 4	Antal	139	18	275	26	168	71	165	862
		% af Skibstype	50%	53%	55%	59%	57%	63%	55%	55%
	Hverken eller 3	Antal	9	0	22	5	21	5	13	75
		% af Skibstype	3%	0%	4%	11%	7%	4%	4%	5%
	Uenig 2	Antal	3	1	11	1	10	4	9	39
		% af Skibstype	1%	3%	2%	2%	3%	4%	3%	2%
	Meget uenig 1	Antal	0	0	1	0	0	1	2	4
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%
Ved ikke	Antal	7	0	4	0	2	0	5	18	
	% af Skibstype	3%	0%	1%	0%	1%	0%	2%	1%	
Total	Antal	276	34	503	44	296	112	301	1566	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,4	4,4	4,3	4,1	4,2	4,1	4,2	4,3

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper har alle et generelt godt helbred. Passagerskib og supply ligger lidt (signifikant) under tank og kemikalieskib.

Man oplever også kun i meget lille grad kroniske helbredsmæssige problemer (fx allergi, astma o. lign.), som påvirker ens oplevelse af det psykiske arbejdsmiljø (12.2 fordelt på skibstype). 82 % er meget enige eller enige i dette, mens 8 % er meget uenige eller uenige. Udsagnet får samlet set et højt gennemsnit på 4,2.

Tabel 82: Spørgsmål 12.2 – Jeg oplever ingen kroniske helbredsmæssige problemer (fx allergi, astma o. lign.), som påvirker min oplevelse af mit psykiske arbejdsmiljø (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
12.2 – Jeg oplever ingen kroniske helbredsmæssige problemer (fx allergi, astma o. lign.), som påvirker min oplevelse af mit psykiske arbejdsmiljø.	Meget enig 5	Antal	137	13	209	16	116	48	124	663
		% af Skibstype	50%	38%	42%	36%	39%	43%	41%	43%
	Enig 4	Antal	98	8	206	20	120	46	120	618
		% af Skibstype	36%	24%	41%	44%	41%	41%	40%	40%
	Hverken eller 3	Antal	15	1	34	3	25	11	27	116
		% af Skibstype	6%	3%	7%	7%	8%	10%	9%	7%
	Uenig 2	Antal	12	4	22	2	17	4	16	77
		% af Skibstype	4%	12%	4%	4%	6%	4%	5%	5%
	Meget uenig 1	Antal	4	3	14	3	16	2	6	48
		% af Skibstype	1%	9%	3%	7%	5%	2%	2%	3%
Ved ikke	Antal	6	5	13	1	1	1	6	33	
	% af Skibstype	2%	15%	3%	2%	%	1%	2%	2%	
Total	Antal	272	34	498	45	295	112	299	1555	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,3	3,8	4,2	4,0	4,0	4,2	4,2	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Bulk ligger lavt sammenlignet med de øvrige skibstyper her, men forskellen er ikke signifikant grundet den lave basis for bulk. Passagerskib ligger til gengæld signifikant lavere end tank og kemikalieskib.

Sammenfatning for Krav

For området *Krav* fremgik, at man i høj grad har følelsen af at have overblik over sit arbejde på tværs af skibstyperne, og at man også overvejende når sine arbejdsopgaver. Gennemgående hober arbejdet sig således ikke op, og det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt. Men for især danskerne samt seniorofficererne og skibsførerne er billedet mere blandet. Arbejdstempoet på passagerskibene opleves også som værende signifikant højere end på resten af skibene. Her er det også danskerne, der mest oplever arbejdstempoet som højt. Sammenlignet med gennemsnittet i land er kravene til arbejdstempo dog markant lavere til søs.

Man føler, at man kan bruge sin kunnen og sine færdigheder om bord og har mulighed for at lære noget nyt, dog ligger passagerskib her signifikant under de øvrige skibstyper. Langt de fleste føler, at de har de fornødne kompetencer, og i nogen grad, at kollegerne har de fornødne kompetencer. For besætningsmedlemmer med høj anciennitet gælder det, at de har signifikant mindre tiltro til kollegernes kompetencer, end de med lav anciennitet har.

Hver femte føler, at arbejdet tager så meget energi, at det går ud over privatlivet, mens hver sjette oplever, at deres venner og familie siger til dem, at deres arbejde har en negativ indvirkning på deres humør.

Omkring 10 % har søvnproblemer, mens omkring 5 % har haft problemer med at slappe af, følt sig irriteret, anspændt og stresset. Der fremkom en relativ høj sammenhæng mellem, hvor ofte man er vågnet op flere gange uden at kunne falde i søvn igen, og evnen til at kunne slappe af.

DEL IV. TEMAER

4.1 - TEMA: FÆLLESSKAB OG SOCIAL ISOLATION

Når den enkelte søfarende ikke føler sig som en del af et fællesskab, ikke har et godt sammenhold med kollegerne og ikke har et godt forhold til nærmeste overordnede og ledelsen, resulterer dette i isolation. For den generelle trivsel er det vigtigt at være en del af et fællesskab. Social isolation kan derfor være direkte årsag til dårlig trivsel og derfor vigtig at sætte fokus på. Social isolation kan også opstå i de perioder man er hjemme. I dette kapitel belyses fællesskab og socialt isolation på skibene, men også hjemme, samt hvem det eventuelt er, der føler sig socialt isoleret. Dette tema hænger derfor i høj grad sammen med afsnittet om social støtte og skal betragtes som en uddybning af dette.

Af tabellen nedenfor fremgår de spørgsmål, som bliver behandlet under dette tema.

Tabel 83: Oversigt over spørgsmål relateret til temaet Fællesskab og social isolation

Spørgsmaalsnummer	Spørgsmål
4.4	Der en god stemning mellem mig og mine kolleger.
4.10	Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.
7.1	Der er ikke konflikt mellem mit arbejde og hjemmeliv, sådan at jeg helst ville være "begge steder på én gang".
7.2	Mit arbejde gør ikke, at jeg føler mig socialt isoleret hjemme.
8.1	I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger.
8.2	I min fritid om bord foretrækker jeg primært at være sammen med kolleger af samme nationalitet som mig.
8.3	I min fritid om bord er der en god stemning mellem mig og mine kolleger.
8.4	I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.

Betragtes første spørgsmål, er stemningen blandt kolleger (spm. 4.4 fordelt på skibstype) ganske god. Hele 86 % er meget enige eller enige i dette. 4 % er dog uenige eller meget uenige, men samlet set får udsagnet et relativt højt gennemsnit på 4,0.

Tabel 84: Spørgsmål 4.4 - Der en god stemning mellem mig og mine kolleger (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
4.4 - Der en god stemning mellem mig og mine kolleger.	Meget enig 5	Antal	64	7	98	6	63	25	73	336
		% af Skibstype	23%	21%	19%	14%	21%	22%	24%	21%
	Enig 4	Antal	178	26	344	27	190	66	193	1024
		% af Skibstype	64%	76%	68%	61%	64%	59%	64%	65%
	Hverken eller 3	Antal	21	0	40	7	39	15	24	146
		% af Skibstype	8%	0%	8%	16%	13%	13%	8%	9%
	Uenig 2	Antal	11	1	13	4	1	4	11	45
		% af Skibstype	4%	3%	3%	9%	%	4%	4%	3%
Meget uenig 1	Antal	0	0	3	0	3	2	0	8	
	% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	1%	2%	0%	1%	
Ved ikke	Antal	3	0	7	0	1	0	1	12	
	% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	
Total		Antal	277	34	505	44	297	112	302	1571
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	4,1	4,0	3,8	4,0	4,0	4,1	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af alle skibstyper er man generelt enige i, at der er en god stemning blandt kollegerne. RORO ligger dog lidt under de andre, men forskellen er ikke signifikant. Nationaliteterne imellem findes ingen markante forskelle (ikke illustreret).

Man føler sig i udpræget grad som en del af et fællesskab om bord (spm. 4.10 fordelt på skibstype). 82 % angiver deres enighed i dette udsagn. Dette hænger også sammen med, at der er en god stemning om bord samtidig med, at der er et godt samarbejde, som det fremgik tidligere under *Social støtte*⁶. 5 % føler ikke, at de er del af et fællesskab om bord.

Tabel 85: Spørgsmål 4.10 – Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
4.10 – Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.	Meget enig 5	Antal	48	12	89	8	57	23	82	319
		% af Skibstype	18%	34%	18%	18%	19%	21%	27%	20%
	Enig 4	Antal	193	20	303	27	181	68	181	973
		% af Skibstype	70%	57%	60%	61%	61%	61%	60%	62%
	Hverken eller 3	Antal	23	1	80	6	37	16	26	189
		% af Skibstype	8%	3%	16%	14%	12%	14%	9%	12%
	Uenig 2	Antal	7	1	19	3	15	4	5	54
		% af Skibstype	3%	3%	4%	7%	5%	4%	2%	3%
Meget uenig 1	Antal	1	1	9	0	7	0	5	23	
	% af Skibstype	0%	3%	2%	0%	2%	0%	2%	1%	
Ved ikke	Antal	2	0	7	0	0	0	3	12	
	% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	
Total		Antal	274	35	507	44	297	111	302	1570
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,0	4,2	3,9	3,9	3,9	4,0	4,1	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På alle skibstyper føler man sig i udpræget grad som del af et fællesskab. Især på bulk, hvor 92 % er enige, men også på coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype føler man i høj grad sig som del af fællesskab. Her signifikant mere end blandt besætningerne på container og passagerskib.

Kombineres 4.10 med spørgsmålet omkring ophobning af arbejde fra afsnittet om *Krav*, fremkommer en lille (signifikant) tendens til, at de, der føler, at arbejdet hoer sig op, i mindre grad føler sig som en del af

⁶ Korrelationskoefficienterne mellem 4.10 og hhv. 4.4 og 4.8 er 0,534 og 0,574 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

fællesskabet om bord⁷ (spm. 4.1 fordelt på spm 4.10).

Tabel 86: 4.1 - Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op (fordelt på spørgsmål 4.10)

			4.10 – Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.					
			Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
4.1 - Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op.	Meget enig 5	Antal	125	63	5	0	0	0
		% af 4.10	39%	6%	3%	0%	0%	0%
	Enig 4	Antal	146	672	80	19	5	4
		% af 4.10	46%	68%	42%	35%	22%	36%
	Hverken eller 3	Antal	24	145	58	12	6	2
		% af 4.10	8%	15%	31%	22%	26%	18%
	Uenig 2	Antal	18	84	35	22	6	2
% af 4.10		6%	9%	18%	41%	26%	18%	
Meget uenig 1	Antal	5	12	10	1	5	0	
	% af 4.10	2%	1%	5%	2%	22%	0%	
Ved ikke	Antal	2	6	2	0	1	3	
	% af 4.10	1%	1%	1%	0%	4%	27%	
Total	Antal	320	982	190	54	23	11	
	% af 4.10	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,2	3,7	3,2	2,9	2,5	3,3

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Dette indikerer, at når arbejdet ikke er jævnt fordelt, går det til en vis grad ud over fællesskabet.

Undersøges sammenhængen mellem, hvorvidt det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt, og fællesskabsfølelse om bord, fremkommer en lille (signifikant) tendens til, at de, der føler, at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt (spm. 4.3 fordelt på spm 4.10), i mindre grad føler sig som en del af fællesskabet om bord, jf. tabellen nedenfor⁸.

Tabel 87: Spørgsmål 4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt (fordelt på spørgsmål 4.10)

			4.10 – Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.					
			Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.	Meget enig 5	Antal	88	44	7	1	0	1
		% af 4.10	28%	4%	4%	2%	0%	8%
	Enig 4	Antal	124	527	60	15	5	3
		% af 4.10	39%	54%	32%	28%	23%	25%
	Hverken eller 3	Antal	64	228	71	13	2	0
		% af 4.10	20%	23%	37%	24%	9%	0%
	Uenig 2	Antal	35	142	40	19	7	2
% af 4.10		11%	14%	21%	35%	32%	17%	
Meget uenig 1	Antal	9	39	12	6	8	0	
	% af 4.10	3%	4%	6%	11%	36%	0%	
Ved ikke	Antal	0	4	0	0	0	6	
	% af 4.10	0%	0%	0%	0%	0%	50%	
Total	Antal	320	984	190	54	22	12	
	% af 4.10	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,4	3,1	2,7	2,2	3,5

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Dette indikerer en sammenhæng mellem arbejdspresset og følelsen af fællesskabet generelt.

Som det fremgik under afsnit 3.3.2, er der en forskel på den generelle trivsel afhængig af, hvor mange nationaliteter der er om bord. Forskellen er ikke stor, men indikerer, at besætninger med 2-4 nationaliteter overordnet set trives en smule mere, end besætninger med kun én nationalitet eller med flere end fire nationaliteter om bord. Det skal bemærkes, at over 90 % af tilfældene, hvor der kun er én nationalitet, er disse

⁷ Korrelationskoefficienten mellem 4.1 og 4.10 er 0,379 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

⁸ Korrelationskoefficienten mellem 4.3 og 4.10 er 0,279 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

danskere. Danskere er generelt mindre tilfredse end de øvrige nationaliteter, og derfor kan det ikke uden videre antages, at besætninger med én nationalitet trives mindre end andre.

Et generelt billede af en multikulturel besætning vil af denne grund også blive misvisende, da stort set alle ikke-danskere, som nævnt, indgår i besætninger med mere end én nationalitet. Betragtes derfor de to grupper hver for sig, giver det et mere retvisende billede.

Ses først på danskerne, tegner der sig et billede af, at de, der er i besætninger med få nationaliteter, i højere grad føler sig som en del af et fællesskab (spm. 4.10 fordelt på nationaliteter om bord)⁹.

Tabel 88: Spørgsmål 4.10 – Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib (fordelt på antal nationaliteter om bord)

			1.9 - Hvor mange nationaliteter består besætningen af på dit nuværende skib?				
			1	2	3	4	Flere
4.10 – Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.	Meget enig 5	Antal	57	34	23	11	22
		% af Antal nationaliteter	21%	19%	18%	11%	14%
	Enig 4	Antal	164	106	78	59	78
		% af Antal nationaliteter	62%	59%	60%	58%	48%
	Hverken eller 3	Antal	29	29	18	25	41
		% af Antal nationaliteter	11%	16%	14%	25%	25%
	Uenig 2	Antal	7	9	9	4	13
		% af Antal nationaliteter	3%	5%	7%	4%	8%
	Meget uenig 1	Antal	7	1	2	2	7
		% af Antal nationaliteter	3%	1%	2%	2%	4%
	Ved ikke	Antal	2	0	0	0	1
		% af Antal nationaliteter	1%	0%	0%	0%	1%
Total	Antal	266	179	130	101	162	
	% af Antal nationaliteter	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,9	3,9	3,7	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning. Filter: nationalitet dansk

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Sammenhængen (som er angivet med korrelationskoefficienten i fodnoten) er dog ikke så stærk (dog signifikant), så det er for spinkelt et grundlag entydigt at konkludere, at jo færre nationaliteter om bord, jo mere føler danskerne sig som del af et fællesskab. Dog er der ganske stor forskel på, om der er én nationalitet om bord, eller flere end 3.

Betragtes ikke-danskerne er der ingen forskel på følelsen af fællesskab i spm. 4.10 i forhold til antallet af nationaliteter i besætningen (ikke illustreret).

Ses på forholdet mellem hjemmeliv og arbejde, er 2/3 meget enige eller enige i, at der ikke er konflikt mellem disse (spm. 7.1 fordelt på skibstype). 16 % oplever dog en konflikt.

⁹ Korrelationskoefficienten mellem 1.9 og 4.10 er 0,166 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Tabel 89: Spørgsmål 7.1 - Der er ikke konflikt mellem mit arbejde og hjemmeliv, sådan at jeg helst ville være "begge steder på én gang" (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
7.1 - Der er ikke konflikt mellem mit arbejde og hjemmeliv, sådan at jeg helst ville være "begge steder på én gang".	Meget enig 5	Antal	51	5	73	8	50	24	61	272	
		% af Skibstype	18%	15%	14%	18%	17%	22%	20%	17%	
	Enig 4	Antal	142	23	240	23	144	40	159	771	
		% af Skibstype	51%	68%	48%	52%	48%	36%	53%	49%	
	Hverken eller 3	Antal	41	2	80	8	56	21	40	248	
		% af Skibstype	15%	6%	16%	18%	19%	19%	13%	16%	
	Uenig 2	Antal	28	4	69	4	32	17	27	181	
		% af Skibstype	10%	12%	14%	9%	11%	15%	9%	12%	
	Meget uenig 1	Antal	12	0	29	1	12	8	11	73	
		% af Skibstype	4%	0%	6%	2%	4%	7%	4%	5%	
Ved ikke	Antal	5	0	14	0	4	0	2	25		
	% af Skibstype	2%	0%	3%	0%	1%	0%	1%	2%		
Total	Antal	279	34	505	44	298	110	300	1570		
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
Gennemsnit			3,7	3,9	3,5	3,8	3,6	3,5	3,8	3,6	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem er der ikke den store forskel. Blandt besætningen på container ligger man dog lavest med knap hver femte, der oplever konflikt mellem arbejde og hjemmeliv. Dette er signifikant lavere end for coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Filippinerne og vesteuropæerne er signifikant mere enige i, at der ikke er konflikt mellem arbejde og hjemmeliv end danskere og øvrige nationaliteter. Filippinerne og vesteuropæerne opnår et relativt højt samlet gennemsnit på hhv. 3,9 og 3,8, mens danskerne og øvrige nationaliteter opnår gennemsnit på 3,5 og 3,2 for øvrige asiater (ikke illustreret).

65 % er meget enige eller enige i, at arbejdet ikke gør, at man føler sig isoleret hjemme (spm. 7.2 fordelt på skibstype). Til gengæld er hele 20 % uenige eller meget uenige i dette. Selvom det samlede gennemsnit på 3,6 ikke virker lavt, må det, at hver femte føler sig isoleret hjemme på grund af deres arbejde, betegnes som en ganske høj andel.

Tabel 90: Spørgsmål 7.2 – Mit arbejde gør ikke, at jeg føler mig socialt isoleret hjemme (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
7.2 – Mit arbejde gør ikke, at jeg føler mig socialt isoleret hjemme.	Meget enig 5	Antal	40	4	67	9	40	17	59	236	
		% af Skibstype	14%	12%	13%	20%	13%	15%	20%	15%	
	Enig 4	Antal	143	25	232	24	172	41	151	788	
		% af Skibstype	51%	74%	46%	53%	58%	37%	50%	50%	
	Hverken eller 3	Antal	37	0	71	3	48	23	41	223	
		% af Skibstype	13%	0%	14%	7%	16%	21%	14%	14%	
	Uenig 2	Antal	46	5	106	6	19	22	40	244	
		% af Skibstype	16%	15%	21%	13%	6%	20%	13%	15%	
	Meget uenig 1	Antal	9	0	24	3	16	6	5	63	
		% af Skibstype	3%	0%	5%	7%	5%	5%	2%	4%	
Ved ikke	Antal	5	0	7	0	3	2	4	21		
	% af Skibstype	2%	0%	1%	0%	1%	2%	1%	1%		
Total	Antal	280	34	507	45	298	111	300	1575		
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
Gennemsnit			3,6	3,8	3,4	3,7	3,7	3,4	3,7	3,6	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For passagerskib er andelen, der føler sig isoleret hjemme på grund af arbejdet, dog "kun" 12 %, og det kan naturligt hænge sammen med, at besætningerne på passagerskib typisk ikke er påmønstret så længe som på andre skibstyper eller kører holddrift. Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype har, sammenlignet med de andre, også en relativ lav andel, der føler sig isoleret, hvilket er signifikant i forhold til container og supply.

Filippinerne er også her signifikant mere enige i spørgsmålet end danskere, østeuropæerne og øvrige asiater. Filippinerne opnår et relativt højt samlet gennemsnit på 3,8, mens danskerne og øvrige nationaliteter opnår gennemsnit på 3,5-3,6. Øvrige asiater opnår et gennemsnit på 3,2 (ikke illustreret).

Betragtes det sociale liv i fritiden om bord, er 57 % meget enige eller enige i, at de ofte er sammen med deres kolleger (spm. 8.1 fordelt på skibstype), mens 18 % er uenige i dette. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,5. Det kan ikke entydigt her fastslås, om det er positivt eller negativt, at man ofte er sammen med sine kolleger. Nogle foretrækker mere privatliv end andre, så dette spørgsmål kan ikke måle en positiv eller negativ tendens, blot bidrage til viden om, hvor meget man interagerer med sine kolleger i fritiden.

Tabel 91: Spørgsmål 8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger.	Meget enig 5	Antal	30	8	56	2	26	3	38	163
		% af Skibstype	11%	24%	11%	5%	9%	3%	13%	10%
	Enig 4	Antal	154	21	232	13	108	53	154	735
		% af Skibstype	56%	62%	46%	30%	37%	47%	51%	47%
	Hverken eller 3	Antal	50	4	125	15	71	27	59	351
		% af Skibstype	18%	12%	25%	35%	24%	24%	20%	22%
	Uenig 2	Antal	27	0	66	11	45	20	36	205
		% af Skibstype	10%	0%	13%	26%	15%	18%	12%	13%
	Meget uenig 1	Antal	14	1	23	2	20	9	10	79
		% af Skibstype	5%	3%	5%	5%	7%	8%	3%	5%
Ved ikke	Antal	2	0	5	0	21	0	4	32	
	% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	7%	0%	1%	2%	
Total		Antal	277	34	507	43	291	112	301	1565
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,6	4,0	3,5	3,0	3,3	3,2	3,6	3,5

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk er man ganske ofte sammen med sine kolleger i sin fritid om bord, her med 85 % meget enige eller enige og et samlet gennemsnit på 4,0. På RORO, supply og passagerskib er samvær med kolleger i fritiden om bord ikke lige så udbredt, og signifikant mindre end på bulk, tank og kemikalieskib samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. Betragtes, hvilken vagt besætningsmedlemmerne går (to-skiftevag, tre-skiftevag, tilkaldevagt, skiftende vagtsystemer eller ikke vagtgående), er der ingen forskelle mellem disse i forhold til, hvor ofte man er sammen med sine kolleger i sin fritid om bord (ikke illustreret).

Filippinerne og øvrige asiater er i markant højere grad sammen med kollegerne om bord i deres fritid, her med et relativt højt gennemsnit på hhv. 4,0 og 3,8. Danskerne og vesteuropæerne er mindst sammen med kollegerne og opnår således et relativt lavt gennemsnit på 3,2, (ikke illustreret).

Arbejdet som skibsfører og seniorofficer kan blive betragtet som stillinger, hvor man skal tage beslutninger, der kan være upopulære, og hvor man ikke har meget omgang og fællesskab med kolleger. Det er derfor relevant at undersøge, om disse stillingskategorier skiller sig ud som værende mere ensomme, og om de er mindre sammen med deres kolleger i fritiden.

Betragtes spm. 8.1 er det faktisk vidt forskelligt, hvor ofte man er sammen med kolleger i fritiden, set på tværs af stillingskategorier (spm. 8.1 fordelt på stillingskategori).

Tabel 92: Spørgsmål 8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger (fordelt på stillingskategori)

			Stillingskategori						
			Skibsfører (Seniorofficer)	Seniorofficer	Juniorofficer	Menig	Anden/under uddannelse	Seniorofficer (Catering og service)	Catering og service
8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger.	Meget enig 5	Antal	6	12	26	78	19	2	22
		% af Stillingskategori	4%	4%	8%	14%	26%	12%	12%
	Enig 4	Antal	46	87	155	305	39	6	107
		% af Stillingskategori	31%	31%	49%	55%	53%	35%	58%
	Hverken eller 3	Antal	48	89	84	89	11	5	26
		% af Stillingskategori	32%	32%	27%	16%	15%	29%	14%
	Uenig 2	Antal	34	55	42	55	3	2	12
		% af Stillingskategori	23%	20%	13%	10%	4%	12%	6%
	Meget uenig 1	Antal	8	32	8	20	2	1	9
		% af Stillingskategori	5%	11%	3%	4%	3%	6%	5%
	Ved ikke	Antal	6	5	0	12	0	1	9
		% af Stillingskategori	4%	2%	0%	2%	0%	6%	5%
Total	Antal	148	280	315	559	74	17	185	
	% af Stillingskategori	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,1	3,0	3,5	3,7	3,9	3,4	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Mens de menige og besætningsmedlemmer under uddannelse giver udtryk for, at de ganske ofte er sammen med deres kolleger i fritiden (hhv. 3,7 og 3,9 i gennemsnit), så er seniorofficererne og skibsførere i (signifikant) langt mindre grad sammen med deres kolleger i fritiden om bord, med hhv. 3,0 og 3,1 i gennemsnit.

47 %, knap halvdelen, foretrækker at være sammen med kolleger af samme nationalitet i deres fritid om bord (spm. 8.2 fordelt på skibstype). 1/4 svarer hverken eller, hvilket kan antages at være et udtryk for, at de er indifferente over for nationalitet, og endelig er 23 % meget uenige eller uenige i udsagnet. Hvorvidt disse så tager afstand fra udsagnet om kun at være sammen med kolleger af samme nationalitet, eller om de faktisk foretrækker at være sammen med kolleger af anden nationalitet, kan ikke entydigt konkluderes.

Tabel 93: Spørgsmål 8.2 – I min fritid om bord foretrækker jeg primært at være sammen med kolleger af samme nationalitet som mig (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
8.2 – I min fritid om bord foretrækker jeg primært at være sammen med kolleger af samme nationalitet som mig.	Meget enig 5	Antal	38	0	66	8	28	17	27	184
		% af Skibstype	14%	0%	13%	18%	10%	15%	9%	12%
	Enig 4	Antal	110	19	208	14	60	41	97	549
		% af Skibstype	39%	56%	41%	31%	20%	37%	32%	35%
	Hverken eller 3	Antal	58	3	117	12	93	26	80	389
		% af Skibstype	21%	9%	23%	27%	32%	23%	27%	25%
	Uenig 2	Antal	47	9	88	4	47	19	52	266
		% af Skibstype	17%	26%	17%	9%	16%	17%	17%	17%
	Meget uenig 1	Antal	13	1	19	3	31	6	23	96
		% af Skibstype	5%	3%	4%	7%	11%	5%	8%	6%
	Ved ikke	Antal	13	2	8	4	34	2	21	84
		% af Skibstype	5%	6%	2%	9%	12%	2%	7%	5%
Total	Antal	279	34	506	45	293	111	300	1568	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,4	3,3	3,4	3,5	3,0	3,4	3,2	3,3

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Besætningerne på passagerskibe foretrækker i mindre grad end andre at være sammen med kolleger af samme nationalitet som dem selv. Passagerskib ligger signifikant lavere end tank og kemikalieskib, container samt supply. Forskellen kan hænge sammen med, at der på passagerskibe er markant større andel danskere, end der er på tank og kemikalieskib, container samt supply, og derfor kan man være mere indifferent. En anden forklaring kan være, at kulturforskellene er mindre hos forskellige nationaliteter på passagerskibene, fordi de ofte sejler i nærfart og med nationaliteter knyttet til skibets anløbssteder.

Betragtes spørgsmålet på nationalitet, fremstår filippinerne som den gruppe, der i højest grad foretrækker at være sammen med nationalitet som dem selv, med et samlet gennemsnit på 3,5. Øvrige asiater samt vest- og østeuropæere får et samlet gennemsnit på hhv. 2,9, 3,1 og 3,1, mens danskernes gennemsnit bliver 3,3 (ikke

illustreret). Disse forskelle i nationaliteterne kan ligeledes bidrage til forklaringen af forskelle skibstyperne imellem.

I fritiden om bord er der ganske god stemning mellem kollegerne (spm. 8.3 fordelt på skibstype). Dette er 86 % meget enig eller enig i. Bare 2 % mener ikke, at der er en god stemning, hvilket må vurderes som værende ganske lavt. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 4,0. Dette er på niveau med spm. 4.4, hvor det handlede om stemningen generelt, ikke bare i fritiden om bord.

Tabel 94: 8.3 – I min fritid om bord er der en god stemning mellem mig og mine kolleger (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
8.3 – I min fritid om bord er der en god stemning mellem mig og mine kolleger.	Meget enig 5	Antal	55	2	82	7	52	14	65	277
		% af Skibstype	20%	6%	16%	16%	18%	13%	22%	18%
	Enig 4	Antal	196	30	349	28	170	77	214	1064
		% af Skibstype	70%	86%	69%	64%	58%	69%	71%	68%
	Hverken eller 3	Antal	17	0	57	9	45	18	14	160
		% af Skibstype	6%	0%	11%	20%	15%	16%	5%	10%
	Uenig 2	Antal	4	1	9	0	4	2	2	22
		% af Skibstype	1%	3%	2%	0%	1%	2%	1%	1%
	Meget uenig 1	Antal	2	0	4	0	2	0	3	11
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	7	2	6	0	19	1	3	38
		% af Skibstype	2%	6%	1%	0%	7%	1%	1%	2%
Total	Antal	281	35	507	44	292	112	301	1572	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	4,0	4,0	4,0	4,0	3,9	4,1	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante, ej heller signifikante forskelle.

Skibsførere og seniorofficerer føler i lige så høj grad som resten af besætningen, at der er en god stemning om bord. Her er der ikke forskel på tværs af stillingskategorier (ikke illustreret).

74 % føler sig i deres fritid om bord som del af et fællesskab (spm. 8.4 fordelt på skibstype), 7 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,8, hvilket er lidt lavere (signifikant), end hvad der var gældende for fællesskabet om bord generelt i spm. 4.10. Dette kan hænge sammen med, at man heller ikke i så høj grad er sammen med sine kolleger i fritiden, jf. spm. 8.1 ovenfor.

Tabel 95: 8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total	
			Tank og kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply			
8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.	Meget enig 5	Antal	50	3	82	6	43	14	79	277	
		% af Skibstype	18%	9%	16%	14%	15%	13%	26%	18%	
	Enig 4	Antal	169	30	272	22	140	70	183	886	
		% af Skibstype	61%	86%	54%	50%	48%	63%	61%	56%	
	Hverken eller 3	Antal	34	1	103	11	64	22	31	266	
		% af Skibstype	12%	3%	20%	25%	22%	20%	10%	17%	
	Uenig 2	Antal	13	0	35	3	17	3	2	73	
		% af Skibstype	5%	0%	7%	7%	6%	3%	1%	5%	
	Meget uenig 1	Antal	5	1	12	0	8	3	3	32	
		% af Skibstype	2%	3%	2%	0%	3%	3%	1%	2%	
	Ved ikke	Antal	8	0	2	2	20	0	3	35	
		% af Skibstype	3%	0%	0%	5%	7%	0%	1%	2%	
	Total		Antal	279	35	506	44	292	112	301	1569
			% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,9	4,0	3,7	3,7	3,7	3,8	4,1	3,8	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype føler man sig i højere grad som en del af et fællesskab i sin fritid, her med 87 % meget enige eller enige og et samlet relativt højt gennemsnit på 4,1. Dette er signifikant højere end tank og kemikalieskib, container, passagerskib samt supply.

Danskerne og øvrige vesteuropæere føler sig i mindre grad som en del af et fællesskab i fritiden om bord, her med et samlet gennemsnit på 3,7 mod 4,2 for filippinerne, som ligger højest (ikke illustreret).

På tværs af stillingskategorier fremkommer igen forskellen mellem skibsledelsen og de øvrige besætningsmedlemmer (spm. 8.4 fordelt på stillingskategorier).

Tabel 96: Spørgsmål 8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab (fordelt på stillingskategori)

			Stillingkategori						
			Skibsfører (Seniorofficer)	Seniorofficer	Juniorofficer	Menig	Anden/under uddannelse	Seniorofficer (Catering og service)	Catering og service
8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.	Meget enig 5	Antal	13	25	47	123	22	3	44
		% af Stillingkategori	9%	9%	15%	22%	29%	16%	24%
	Enig 4	Antal	74	142	187	339	43	8	101
		% af Stillingkategori	50%	51%	59%	61%	57%	42%	55%
	Hverken eller 3	Antal	39	71	63	58	8	4	26
		% af Stillingkategori	27%	25%	20%	10%	11%	21%	14%
	Uenig 2	Antal	11	25	12	18	2	1	4
		% af Stillingkategori	7%	9%	4%	3%	3%	5%	2%
	Meget uenig 1	Antal	4	13	5	3	0	1	5
		% af Stillingkategori	3%	5%	2%	1%	0%	5%	3%
Ved ikke	Antal	6	5	1	17	0	2	5	
	% af Stillingkategori	4%	2%	0%	3%	0%	11%	3%	
Total		Antal	147	281	315	558	75	19	185
		% af Stillingkategori	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,6	3,5	3,8	4,0	4,1	3,6	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Seniorofficerer og skibsførere føler i lidt mindre grad (signifikant), at de er en del af et fællesskab i fritiden end juniorofficerer, menige, de under uddannelse samt catering og service, her med gennemsnit på 3,5-3,6 mod 3,8-4,1.

Betragtes spm. 8.4 (for danskere) i forhold til antallet af nationaliteter om bord fremkommer, at danskerne, der sejler i besætninger med 1-2 nationaliteter opnår et gennemsnit på 3,8, mens det ligger signifikant lavere på 3,4-3,5 for 4 eller flere nationaliteter (spm. 8.4 fordelt på antal nationaliteter om bord)¹⁰.

¹⁰ Korrelationskoefficienten mellem 4.1 og 4.10 er 0,379 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Tabel 97: Spørgsmål 8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab (fordelt på antal nationaliteter om bord)

			1.9 - Hvor mange nationaliteter består besætningen af på dit nuværende skib?				
			1	2	3	4	Flere
8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.	Meget enig 5	Antal	41	28	14	2	19
		% af Antal nationaliteter	16%	16%	11%	2%	12%
	Enig 4	Antal	143	97	72	61	58
		% af Antal nationaliteter	55%	55%	56%	60%	36%
	Hverken eller 3	Antal	50	37	34	21	52
		% af Antal nationaliteter	19%	21%	26%	21%	32%
	Uenig 2	Antal	10	9	4	12	18
		% af Antal nationaliteter	4%	5%	3%	12%	11%
	Meget uenig 1	Antal	5	3	3	3	9
		% af Antal nationaliteter	2%	2%	2%	3%	6%
	Ved ikke	Antal	12	3	2	2	5
		% af Antal nationaliteter	5%	2%	2%	2%	3%
Total	Antal	261	177	129	101	161	
	% af Antal nationaliteter	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,8	3,7	3,5	3,4

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning. Filter: nationalitet dansk

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Sammenhængen mellem de to spørgsmål er dog ikke så stærk (jf. korrelationskoefficienten), at man entydigt kan konkludere, at jo færre nationaliteter om bord, jo højere grad af fællesskabsfølelse i fritiden om bord har danskerne. Men der er ganske stor forskel på, om der er 1-2 nationaliteter om bord, eller flere end 3.

Betragtes spm. 8.4 i forhold til antal nationaliteter om bord for ikke-danskere, fremkommer ikke den samme forskel. Dog er besætninger med flere end fire nationaliteter signifikant mindre enige i, at de føler sig som en del af et fællesskab i fritiden om bord (gennemsnit på 3,9), end de med en eller to nationaliteter (gennemsnit på 4,2).

Betragtes spm. 4.25 (*Jeg føler, at jeg har de fornødne kompetencer*) i forhold til, hvorvidt man føler sig som en del af et fællesskab i sin fritid om bord (spm. 8.4), fremkommer en lille, men signifikant, sammenhæng mellem disse¹¹. Dette indikerer umiddelbart, at jo højere grad man selv vurderer at besidde de fornødne kompetencer, desto mere føler man sig som del af et fællesskab i sin fritid om bord. Men da sammenhængen er ganske lille, er det farligt at konkludere på dette alene.

Betragtes i tillæg spm. 4.26 (*Jeg føler, at mine kollegaer har de fornødne kompetencer*) i forhold til, hvor ofte man er sammen med sine kolleger i fritiden om bord (spm. 8.1), fremkommer en lille sammenhæng mellem disse¹², men også dette er et for spinkelt grundlag at konkludere, at jo højere, man vurderer sine kollegers kompetencer som fornødne, desto oftere er man sammen med sine kolleger i sin fritid om bord.

I forhold til, om der i fritiden er en god stemning blandt kolleger om bord (spm. 8.3), fremkommer også en lille sammenhæng med spm. 4.26¹³, dog lidt stærkere end de ovennævnte. Der indikeres således en lille tendens til, at jo mere, man vurderer sine kollegers kompetencer som fornødne, jo bedre føler man, at stemningen er. Det samme gælder for, hvorvidt man føler sig som en del af et fællesskab i sin fritid om bord. Her fremkommer også en lille tendens til, at desto mere man vurderer sine kollegers kompetencer som fornødne, desto mere føler man sig som en del af et fællesskab¹⁴.

¹¹ Korrelationskoefficienten mellem 4.25 og 8.4 er 0,126 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

¹² Korrelationskoefficienten mellem 4.26 og 8.1 er 0,239 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

¹³ Korrelationskoefficienten mellem 4.26 og 8.3 er 0,334 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

¹⁴ Korrelationskoefficienten mellem 4.26 og 8.4 er 0,308 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Dette indikerer, at der er en vis sammenhæng, og det kan således ikke afvises, at der er en tendens til, at dem med høj faglighed også er dem, der har et godt fællesskab med deres kolleger i fritiden. Ønskes dette afklaret med større sikkerhed, bør der dog foretages yderligere undersøgelser.

Hvorvidt højt arbejdstempo og ophobning af arbejde har indflydelse på det sociale liv i fritiden kan analyseres ved at kombinere spm. 4.1 omkring ophobning af arbejde og 4.3 omkring arbejdstempo med spørgsmålene 8,1, 8.3 og 8.4. Tabellen neden for viser gennemsnit for de fire spørgsmål omkring fritid og socialt liv fordelt på, hvor enig man er i, at arbejdet er fordelt jævnt, således at det ikke hober sig op (spm. 8.1, 8.3 og 8.4 fordelt på spm. 4.1).

Tabel 98: Spørgsmål 8.1, 8.3 og 8.4 – Fritid og socialt liv om bord (fordelt på spørgsmål 4.1)

	4.1 - Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op.				
	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1
8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger.	4,0	3,5	3,2	2,9	2,5
8.3 – I min fritid om bord er der en god stemning mellem mig og mine kolleger.	4,4	4,0	3,9	3,8	3,6
8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.	4,4	3,9	3,7	3,4	3,1

Spørgsmålstype: Enkeltsvar.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Hvor ofte man i sin fritid er sammen med sine kolleger om bord (8.1) varierer med, hvor jævnt fordelt ens arbejde er. Der fremkommer en (signifikant) tendens til, at jo mere arbejdet hober sig op, jo mindre er man sammen med sine kolleger i fritiden¹⁵.

Der fremkommer også en lille, men signifikant, tendens til, at jo mere arbejdet hober sig op, jo mindre føler man, at der er en god stemning mellem kolleger i fritiden om bord (spm. 8.3)¹⁶. Dette hænger også nøje sammen med, at man i mindre grad føler sig som en del af et fællesskab (spm. 8.4), jo mere ens arbejde hober sig op¹⁷.

Hvorvidt arbejdstempoet influerer på fritiden og det sociale liv om bord, fremgår nedenfor (spm. 8,1, 8.3 og 8,4 fordelt på spm. 4.3).

¹⁵ Korrelationskoefficienten mellem 4.1 og 8.1 er 0,303 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

¹⁶ Korrelationskoefficienten mellem 4.1 og 8.3 er 0,252 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

¹⁷ Korrelationskoefficienten mellem 4.1 og 8.4 er 0,320 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Tabel 99: Spørgsmål 8.1, 8.3 og 8.4 – Fritid og socialt liv om bord (fordelt på spørgsmål 4.3)

	4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.				
	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1
8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger.	3,9	3,6	3,3	3,2	3,0
8.3 – I min fritid om bord er der en god stemning mellem mig og mine kolleger.	4,4	4,1	4,0	3,9	3,8
8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.	4,4	3,9	3,7	3,6	3,4

Spørgsmålstype: Enkelt svar.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Igen er der en lille tendens til, at de, der er mindre enige i, at det ikke er nødvendigt at arbejde hurtigt, bruger mindre fritid sammen med sine kolleger, oplever ikke så god stemning som de andre blandt kollegerne, og føler sig i mindre grad end andre som en del af et fællesskab i fritiden¹⁸.

Sammenfatning af Fællesskab og social isolation

Samlet for temaet *Fællesskab og social isolation* fremkommer det, at der i ganske høj grad eksisterer en følelse af fællesskab om bord. 86 % oplever generelt en god stemning om bord og tilsvarende angiver 86 %, at der er en god stemning i fritiden om bord. 82 % føler sig generelt som en del af et fællesskab om bord, mens det kun gælder 74 %, når spørgsmålet går om de føler sig som en del af et fællesskab i fritiden om bord. Det er imidlertid ikke det samme som, at man nødvendigvis er sammen i fritiden om bord, kun 57 % er enige i dette. Filippinerne er oftest sammen med deres kolleger om bord i deres fritid og føler sig samtidig mindst isolerede og oplever færrest konflikter mellem arbejde og hjemmeliv.

Hele 20 % føler, at arbejdet gør, at man føler sig socialt isoleret hjemme. Det er en høj andel og det er et område, der bør ses nærmere på. Der er ikke foretaget meget forskning på området, men en undersøgelse fra Cardiff University¹⁹ peger på en række problemstillinger ved social isolation både om bord og hjemme, herunder at søfolk oplever at leve to adskilte liv, et til søs og et andet hjemme, og at det kan være ganske svært at klare overgangsperioderne mellem de to perioder.

På tværs af stillingskategorier fremgår det, at skibsførerne og seniorofficererne ikke så ofte er sammen med kolleger om bord i fritiden og ikke i så høj grad føler sig som en del af et fællesskab i deres fritid om bord, sammenlignet med de andre stillingskategorier, men at de i øvrigt føler, at der er en lige så god stemning som de øvrige. Nogle kan måske have en oplevelse af, at der er "koldt på toppen" eller mere ensomt i form af mindre samvær med kolleger og mindre følelse af fællesskab. For disse spørgsmål gælder, at danskerne ligger signifikant lavere end øvrige nationaliteter.

For forskellige antal nationaliteter om bord fremgår det, at der for danskerne er en tendens til, at de trives bedst socialt blandt besætninger med få nationaliteter. Det kan ikke entydigt konkluderes, at jo flere nationaliteter, jo mindre trives danskerne socialt, men der fremkom en signifikant forskel på danskernes sociale trivsel i besætninger med få nationaliteter og besætninger med mange nationaliteter.

Analyser af fællesskab og isolation i forhold til ophobning af arbejde og højt arbejdstempo indikerer, at der er en vis sammenhæng mellem for højt arbejdstempo/ophobning af arbejde og fællesskabet om bord. Tidligere fremgik det dog, at der er forskel på tværs af nationaliteter, hvor danskerne og øvrige vesteuropæere i mindre grad er sammen med deres kolleger, og danskerne samtidig også er den gruppe, der i højest grad føler, at arbejdet hober sig op, samt at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt. Betragtes danskerne og andre

¹⁸ Korrelationskoefficienten mellem 4.3 og 8.1, 8.3 og 8.4 er hhv. 0,231, 0,201 og 0,273 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

¹⁹ Lost at Sea and Lost at Home: the Predicament of Seafaring Families, 2003, Michelle Thomas.

nationaliteter for sig, fremkommer imidlertid samme tendenser, som det samlede billede ovenfor viste, nemlig en vis sammenhæng mellem arbejdspress/arbejdsophobning og det sociale liv og fællesskabet om bord. Sammenhængen mellem arbejdstempo/ophobning af arbejde og fællesskabet om bord er altså også gældende på tværs af nationaliteter.

4.2 - TEMA: LEDELSE

En god ledelse er en vigtig del af trivslen til søs. I dette tema behandles ledelse på baggrund af de resultater, der er fremkommet fra ledelsesspørgsmålene i undersøgelsen. Ledelse er et ganske stort tema og behandles opdelt på skibsfører og nærmeste overordnede. Derfor vil de samme spørgsmål gå igen for de to grupper. Spørgsmålene relateret til temaet *Ledelse* fremgår af tabellen nedenfor:

Tabel 100: Oversigt over spørgsmål relateret til temaet *Ledelse*

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
3.3	Konflikter om bord bliver løst på en retfærdig måde.
4.18	Jeg modtager ikke modsatte instruktioner fra mine overordnede
5.1	Min skibsfører er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.
5.2	Jeg får ofte hjælp og støtte fra min skibsfører.
5.3	Min skibsfører taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.
5.4	Min skibsfører har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord.
5.5	De to skibsførere, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord.
5.7	Min skibsfører tager ofte initiativer, der prioriterer trivslen på arbejdspladsen.
5.8	Min skibsfører er god til at planlægge arbejdet.
5.9	Min skibsfører har de fornødne kompetencer.
5.10	Min skibsfører er god til at løse konflikter.
6.1	Min nærmeste overordnede er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.
6.2	Jeg får ofte hjælp og støtte fra min nærmeste overordnede.
6.3	Min nærmeste overordnede taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.
6.4	Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord.
6.5	Mine nærmeste overordnede, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord.
6.7	Min nærmeste overordnede tager ofte initiativer, der prioriterer trivslen på arbejdspladsen.
6.8	Min nærmeste overordnede er god til at planlægge arbejdet.
6.9	Min nærmeste overordnede har de fornødne kompetencer.
6.10	Min nærmeste overordnede er god til at løse konflikter.
6.11	Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på arbejdsmiljøet om bord.
6.12	Min nærmeste overordnede er lydhør over for idéer og forslag fra besætningen.

En række af spørgsmålene relaterer sig også til dimensioner af områderne *Social støtte* og *Belønning*.

Betragtes første spørgsmål omkring konflikthåndtering, mener 69 %, at disse bliver løst på en retfærdig måde (spm. 3.3 fordelt på skibstype), mens ca. 9 % ikke mener, dette er tilfældet.

Tabel 101: Spørgsmål 3.3 - Konflikter om bord bliver løst på en retfærdig måde (fordelt på skibstype)

		Skibstype								Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype		
3.3 - Konflikter om bord bliver løst på en retfærdig måde.	Meget enig 5	Antal	44	6	84	2	18	4	33	191
		% af Skibstype	16%	18%	17%	4%	6%	4%	11%	12%
	Enig 4	Antal	179	20	291	23	139	64	174	890
		% af Skibstype	64%	59%	58%	50%	47%	58%	58%	57%
	Hverken eller 3	Antal	34	3	82	13	92	28	55	307
		% af Skibstype	12%	9%	16%	28%	31%	25%	18%	20%
	Uenig 2	Antal	11	5	28	4	26	11	22	107
		% af Skibstype	4%	15%	6%	9%	9%	10%	7%	7%
	Meget uenig 1	Antal	0	0	3	3	17	3	8	34
		% af Skibstype	0%	0%	1%	7%	6%	3%	3%	2%
Ved ikke	Antal	11	0	18	1	4	1	8	43	
	% af Skibstype	4%	0%	4%	2%	1%	1%	3%	3%	
Total		Antal	279	34	506	46	296	111	300	1572
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,0	3,8	3,9	3,4	3,4	3,5	3,7	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tank og kemikalieskib bliver konflikter ifølge 80 % af besætningen løst på en retfærdig måde. Tank og kemikalieskib er således den skibstype, der ligger bedst her med et samlet relativt højt gennemsnit på 4,0 og ligger signifikant højere end resten af skibstyperne (med undtagelse af container). Besætningerne på container og bulk er også ganske enige i, at konflikterne bliver løst på en retfærdig måde med omkring 3/4 meget enige eller enige i udsagnet og et gennemsnit på hhv. 3,9 og 3,8. I den lave ende er passagerskib og supply placeret. Bare 53 - 54 % føler, at konflikter bliver løst retfærdigt, mens 15 % er meget uenige eller uenige i dette.

Danskerne er noget mindre enige i, at konflikterne bliver løst på en retfærdig måde, end tilfældet er blandt andre nationaliteter. Danskerne opnår et samlet gennemsnit på 3,5, mens de øvrige nationaliteter ligger relativt højt med 3,9-4,0 i gennemsnit (ikke illustreret).

Om besætningsmedlemmerne modtager ensrettede instruktioner fra deres overordnede (spm. 4.18 fordelt på skibstype), ligger med et samlet gennemsnit på 3,5 på samme niveau som spm. 4.11 ovenfor. Dog er der hele 18 %, der modtager modsatte informationer på tværs af skibene (18 % er meget uenig eller uenig i udsagnet), hvilket er næsten 1/5.

Tabel 102: Spørgsmål 4.18 – Jeg modtager ikke modsatte instruktioner fra mine overordnede (fordelt på skibstype)

		Skibstype								Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype		
4.18 – Jeg modtager ikke modsatte instruktioner fra mine overordnede	Meget enig 5	Antal	32	1	53	4	14	10	36	150
		% af Skibstype	12%	3%	11%	9%	5%	9%	12%	10%
	Enig 4	Antal	155	21	263	18	122	42	145	766
		% af Skibstype	56%	64%	53%	40%	41%	38%	48%	49%
	Hverken eller 3	Antal	43	6	94	9	79	31	69	331
		% af Skibstype	16%	18%	19%	20%	27%	28%	23%	21%
	Uenig 2	Antal	30	5	65	7	61	23	32	223
		% af Skibstype	11%	15%	13%	16%	20%	21%	11%	14%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	8	6	18	4	13	54
		% af Skibstype	2%	0%	2%	13%	6%	4%	4%	3%
Ved ikke	Antal	11	0	17	1	4	2	7	42	
	% af Skibstype	4%	0%	3%	2%	1%	2%	2%	3%	
Total		Antal	276	33	500	45	298	112	302	1566
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,7	3,5	3,6	3,2	3,2	3,3	3,5	3,5

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Besætningerne på tank og kemikalieskib samt container får de mest ensrettede instruktioner, med omkring 2/3 enighed i udsagnet. Dermed ligger tank og kemikalieskib signifikant højere end passagerskib og supply (og for tank og kemikalieskib også signifikant højere end RORO). Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype ligger også signifikant højere end passagerskib. For passagerskib og RORO vurderer over 1/4, at de modtager modsatte instruktioner (meget uenige eller uenige i udsagnet).

Danskerne og øvrige vesteuropæere er markant mere uenige i spm. 4.18 end de øvrige nationaliteter, her med et samlet gennemsnit på 3,3-3,4 mod de øvriges gennemsnit på 3,8-3,9 (ikke illustreret). Dette påvirker således skibstyperne RORO, passagerskib og supply grundet den store andel af danskere på disse skibstyper.

70 % føler, at deres skibsfører er villig til at lytte til deres problemer med arbejdet (spm. 5.1 fordelt på skibstype), mens 6 % er meget uenige eller uenige i udsagnet. Samlet får udsagnet et gennemsnit på 3,9. Dette kunne formentlig godt blive bedre, hvis der sammenholdes med de gennemsnitlige landbaserede tal, hvor 75,5 % angiver, at deres nærmeste overordnede altid eller ofte er villig til at lytte til medarbejdernes problemer med arbejdet (det bemærkes for en god ordens skyld, at der ikke er spurgt på helt samme måde).

Tabel 103: Spørgsmål 5.1 – Min skibsfører er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
5.1 – Min skibsfører er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.	Meget enig 5	Antal	58	6	111	7	34	12	71	299
		% af Skibstype	21%	19%	22%	16%	12%	11%	24%	19%
	Enig 4	Antal	142	20	268	18	126	57	152	783
		% af Skibstype	52%	63%	54%	40%	43%	51%	52%	51%
	Hverken eller 3	Antal	31	2	56	12	86	23	30	240
		% af Skibstype	11%	6%	11%	27%	29%	21%	10%	16%
	Uenig 2	Antal	12	2	24	3	14	5	12	72
		% af Skibstype	4%	6%	5%	7%	5%	5%	4%	5%
	Meget uenig 1	Antal	4	2	3	2	2	4	4	21
		% af Skibstype	1%	6%	1%	4%	1%	4%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	27	0	33	3	30	10	24	127
		% af Skibstype	10%	0%	7%	7%	10%	9%	8%	8%
Total	Antal	274	32	495	45	292	111	293	1542	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,8	4,0	3,6	3,7	3,7	4,0	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Tank og kemikalieskib, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype er de skibstyper, hvor skibsføreren er mest villig til at lytte til problemer med arbejdet, her alle med et ganske højt gennemsnit på 4,0. Lidt lavere (signifikant) ligger passagerskib og supply, med et gennemsnit på 3,7, som dog ikke, skal det bemærkes, er i den lave ende.

Danskerne er lidt mindre enige, med et gennemsnit på 3,8, end filippinerne, øvrige asiater samt østeuropæere, som opnår gennemsnit på 4,0-4,3. Øvrige vesteuropæere opnår et samlet gennemsnit på 3,9 (ikke illustreret).

Hvorvidt man ofte får hjælp og støtte fra sin skibsfører (spm. 5.2 fordelt på skibstype) er 59 % meget enige eller enige i, mens 10 % ikke føler, at de ofte får hjælp og støtte fra skibsføreren.

Tabel 104: Spørgsmål 5.2 – Jeg får ofte hjælp og støtte fra min skibsfører (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
5.2 – Jeg får ofte hjælp og støtte fra min skibsfører.	Meget enig 5	Antal	38	6	80	5	23	10	53	215
		% af Skibstype	14%	19%	16%	11%	8%	9%	18%	14%
	Enig 4	Antal	145	23	239	11	85	52	138	693
		% af Skibstype	53%	74%	48%	25%	29%	47%	47%	45%
	Hverken eller 3	Antal	45	1	92	18	124	26	54	360
		% af Skibstype	16%	3%	19%	41%	42%	23%	18%	23%
	Uenig 2	Antal	15	1	47	3	22	13	17	118
		% af Skibstype	5%	3%	10%	7%	8%	12%	6%	8%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	7	2	9	2	9	34
		% af Skibstype	2%	0%	1%	5%	3%	2%	3%	2%
Ved ikke	Antal	25	0	29	5	29	8	22	118	
	% af Skibstype	9%	0%	6%	11%	10%	7%	8%	8%	
Total	Antal	273	31	494	44	292	111	293	1538	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	4,1	3,7	3,4	3,3	3,5	3,8	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk føler 94 %, at de ofte får hjælp og støtte fra skibsføreren, og med et samlet gennemsnit på 4,1 er bulk den skibstype, der ligger højest i denne kategori, signifikant højere end RORO, passagerskib og supply. Passagerskib ligger lavest blandt skibstyperne. Her føler bare 37 %, at de ofte får hjælp og støtte fra deres skibsfører. 43 % har angivet hverken eller. Samlet set får passagerskib et relativt lavt gennemsnit på 3,3. De forholdsvis store forskelle skibstyperne imellem skal også ses i lyset af besætningernes organisering på de enkelte skibstyper, hvor der på nogle skibstyper vil være en mere naturlig og daglig kontakt til skibsføreren end på andre.

De relativt store forskelle skibstyperne imellem kan også hænge sammen med en ganske stor forskel på tværs af nationaliteter. Danskerne er signifikant mere uenige i, at de ofte får hjælp og støtte fra deres skibsfører end de øvrige nationaliteter, her med et gennemsnit på 3,4 i forhold til gennemsnit på 3,8 (og 4,1 for øvrige asiater) (ikke illustreret).

Lige så ofte, som kolleger taler med hinanden om, hvor godt de udfører deres arbejde (jf. spm. 4.14 i afsnittet om *Social støtte*), taler skibsføreren med sine besætningsmedlemmer om ditto (spm. 5.3 fordelt på skibstype). Dette udsagn får også et samlet gennemsnit på 3,2. I lighed med spm. 4.14 kan nogle stillingsgrupper være mere isoleret end andre, men det er samtidig stor forskel på, hvor ofte de enkelte besætningsmedlemmer har kontakt til deres skibsfører.

Tabel 105: Spørgsmål 5.3 – Min skibsfører taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
5.3 – Min skibsfører taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	18	2	34	3	8	1	23	89
		% af Skibstype	7%	6%	7%	3%	3%	1%	8%	6%
	Enig 4	Antal	84	17	140	4	37	32	107	421
		% af Skibstype	31%	55%	28%	9%	13%	29%	37%	27%
	Hverken eller 3	Antal	97	6	177	22	135	45	86	568
		% af Skibstype	36%	19%	36%	50%	46%	41%	29%	37%
	Uenig 2	Antal	34	3	90	8	61	12	43	251
		% af Skibstype	12%	10%	18%	18%	21%	11%	15%	16%
	Meget uenig 1	Antal	8	1	14	4	22	10	10	69
		% af Skibstype	3%	3%	3%	9%	8%	9%	3%	4%
Ved ikke	Antal	32	2	39	3	29	11	23	139	
	% af Skibstype	12%	6%	8%	7%	10%	10%	8%	9%	
Total	Antal	273	31	494	44	292	111	292	1537	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,3	3,6	3,2	2,9	2,8	3,0	3,3	3,2

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På passagerskib er 28 % meget uenige eller uenige i, at deres skibsfører ofte taler med dem om, hvor godt de udfører deres arbejde, mens kun 15 % er meget enige eller enige. Passagerskib ligger således med et

gennemsnit på 2,8 signifikant lavere end de øvrige skibstyper, med undtagelse af RORO og supply. Dette kan skyldes, at en række personalegrupper har begrænset kontakt med skibsføreren.

Danskerne er signifikant mindre enige i spm. 5.3 end filippinerne og øvrige asiater (ikke illustreret). Danskerne opnår et gennemsnit på 2,9, mens filippinerne og de øvrige asiater opnår gennemsnit på hhv. 3,4 og 3,7. Øst- og vesteuropæerne opnår begge et gennemsnit på 3,2. Disse forskelle kan også bidrage til forklaringen af forskellene skibstyperne imellem.

Noget mere enige er man i, at skibsføreren har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø (spm. 5.4 fordelt på skibstype). Her er knap 3/4 enige i dette, og det samlede gennemsnit bliver 4,0.

Tabel 106: Spørgsmål 5.4 – Min skibsfører har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
5.4 - Min skibsfører har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord.	Meget enig 5	Antal	69	11	136	8	43	28	67	362
		% af Skibstype	25%	35%	28%	18%	15%	25%	23%	24%
	Enig 4	Antal	152	18	254	13	124	49	160	770
		% af Skibstype	55%	58%	51%	30%	42%	45%	55%	50%
	Hverken eller 3	Antal	26	2	57	9	67	14	35	210
		% af Skibstype	9%	6%	12%	20%	23%	13%	12%	14%
	Uenig 2	Antal	7	0	15	8	27	7	8	72
		% af Skibstype	3%	0%	3%	18%	9%	6%	3%	5%
	Meget uenig 1	Antal	0	0	5	3	6	2	3	19
		% af Skibstype	0%	0%	1%	7%	2%	2%	1%	1%
	Ved ikke	Antal	20	0	27	3	25	10	19	104
		% af Skibstype	7%	0%	5%	7%	9%	9%	7%	7%
Total	Antal	274	31	494	44	292	110	292	1537	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,1	4,3	4,1	3,4	3,6	3,9	4,0	4,0

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For skibstyperne tank og kemikalieskib, bulk, container, supply samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype vurderes skibsføreren til at have signifikant større indflydelse end på RORO og passagerskib. Der er ikke signifikant forskel de førstnævnte skibstyper imellem. Der findes ej heller markante forskelle på tværs af nationaliteter (ikke illustreret).

Det kan ikke entydigt konkluderes, at det er positivt, at der er stor enighed i, at skibsføreren har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord. Dette afhænger naturligvis af den enkelte skibsfører og dennes fokus på arbejdsmiljøet. Omvendt ligger der et stort potentiale i, at der er så stor enighed i, at skibsføreren har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord. Det betyder, at det er vigtigt, at skibsføreren er klædt på til opgaven og håndterer den med omtanke. Noget lavere er enigheden i, at de to skibsførere, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord (spm. 5.5 fordelt på skibstype). Her er kun halvdelen meget enige eller enige i udsagnet, mens 16 % er meget uenige eller uenige. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,4.

Tabel 107: Spørgsmål 5.5 – De to skibsførere, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
5.5 - De to skibsførere, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord.	Meget enig 5	Antal	36	4	51	2	17	4	30	144
		% af Skibstype	13%	13%	10%	5%	6%	4%	10%	9%
	Enig 4	Antal	128	20	229	16	98	20	114	625
		% af Skibstype	47%	63%	46%	36%	34%	18%	39%	41%
	Hverken eller 3	Antal	41	1	90	9	68	33	63	305
		% af Skibstype	15%	3%	18%	20%	23%	30%	22%	20%
	Uenig 2	Antal	19	5	50	3	32	24	36	169
		% af Skibstype	7%	16%	10%	7%	11%	22%	12%	11%
	Meget uenig 1	Antal	12	1	18	6	19	9	16	81
		% af Skibstype	4%	3%	4%	14%	7%	8%	5%	5%
	Ved ikke	Antal	37	1	57	8	57	20	34	214
		% af Skibstype	14%	3%	12%	18%	20%	18%	12%	14%
	Total	Antal	273	32	495	44	291	110	293	1538
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,7	3,7	3,6	3,1	3,3	2,8	3,4	3,4

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibstyperne imellem fremkommer markante forskelle i vurderingen af, om der sker en koordination skibsførerne imellem. Mest uenig i udsagnet er besætningerne på supply, hvor næsten 1/3 er meget uenige eller uenige. Kun 22 % er meget enige eller enige. Supply ligger således signifikant under de øvrige skibstyper, dog med undtagelse af RORO, med et lavt gennemsnit på 2,8. RORO og passagerskib ligger også relativt lavt, med hhv. 3,1 og 3,3 i gennemsnit. Mest enig i udsagnet er besætningerne på tank og kemikalieskib, bulk samt container, selvom gennemsnittene ikke hører helt til i den høje ende undersøgelsen generelt set.

De markante forskelle skibstyperne imellem kan hænge sammen med store forskelle på tværs af nationaliteter. Danskerne er markant mindre enige i udsagnet, med et relativt lavt gennemsnit på 3,0, hvor filippinerne, øvrige asiater og østeuropæerne opnår et noget højere gennemsnit på hhv. 3,9, 4,0 og 3,9. Øvrige vesteuropæere opnår et gennemsnit på 3,3 (ikke illustreret).

Det skal bemærkes, at ganske mange har angivet "ved ikke" til dette spørgsmål, specielt hos supply og passagerskib, dvs. mange kan ikke tage stilling til dette. Dette kan skyldes, at en del af besætningen kan have ringe eller intet kendskab til dette. Samtidig må det antages, at den andel, der er uenige eller meget uenige, baserer det på, at de føler uhensigtsmæssigheder om bord, som de relaterer til mangel på koordination.

Samme tendens viser sig, når det drejer sig om, hvorvidt skibsføreren ofte tager initiativer, der prioriterer trivsel på arbejdspladsen (spm. 5.7 fordelt på skibstype). 55 % mener, at dette er tilfældet, mens 14 % er uenige. Samlet set opnås samme gennemsnit på 3,5.

Tabel 108: Spørgsmål 5.7 – Min skibsfører tager ofte initiativer, der prioriterer trivlsen på arbejdspladsen (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
5.7 – Min skibsfører tager ofte initiativer, der prioriterer trivlsen på arbejdspladsen.	Meget enig 5	Antal	46	7	65	3	20	5	46	192
		% af Skibstype	17%	23%	13%	7%	7%	5%	16%	13%
	Enig 4	Antal	125	22	244	13	86	35	128	653
		% af Skibstype	46%	71%	49%	29%	30%	32%	44%	43%
	Hverken eller 3	Antal	50	2	99	10	77	30	58	326
		% af Skibstype	18%	6%	20%	22%	27%	27%	20%	21%
	Uenig 2	Antal	16	0	38	10	33	20	22	139
		% af Skibstype	6%	0%	8%	22%	11%	18%	8%	9%
	Meget uenig 1	Antal	5	0	16	3	28	9	11	72
		% af Skibstype	2%	0%	3%	7%	10%	8%	4%	5%
Ved ikke	Antal	31	0	32	6	45	11	26	151	
	% af Skibstype	11%	0%	6%	13%	16%	10%	9%	10%	
Total		Antal	273	31	494	45	289	110	291	1533
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,8	4,2	3,7	3,1	3,2	3,1	3,7	3,5

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Samme mønster gør sig da også gældende, når resultaterne fordeles på skibstyper. Igen er det tank og kemikalieskib, bulk, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype, der ligger bedst, mens RORO, passagerskib og supply ligger i bunden. Og igen er danskerne markant mindre enige end filippinerne og øvrige asiater med et samlet gennemsnit på 3,1, mod filippinerne og øvrige asiater på 4,1 (ikke illustreret), hvilket kan bidrage til forklaringen på forskellene skibstyperne imellem. Øvrige vesteuropæere opnår et gennemsnit på 3,4.

At skibsføreren er god til at planlægge arbejdet (spm. 5.8 fordelt på skibstype), er 56 % meget enige eller enige i. 10 % er meget uenige eller uenige, og tilsammen giver det et gennemsnit på 3,6. 12 % har angivet "ved ikke", og det må antages, at disse 12 % ikke har megen kontakt med skibsføreren, men snarere med nærmeste overordnede.

Tabel 109: Spørgsmål 5.8 – Min skibsfører er god til at planlægge arbejdet (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
5.8 - Min skibsfører er god til at planlægge arbejdet.	Meget enig 5	Antal	48	8	71	2	16	6	47	198
		% af Skibstype	17%	25%	14%	5%	5%	5%	16%	13%
	Enig 4	Antal	140	18	248	15	77	31	141	670
		% af Skibstype	51%	56%	50%	34%	26%	28%	48%	44%
	Hverken eller 3	Antal	45	5	85	12	103	38	52	340
		% af Skibstype	16%	16%	17%	27%	35%	34%	18%	22%
	Uenig 2	Antal	12	1	33	3	25	18	17	109
		% af Skibstype	4%	3%	7%	7%	9%	16%	6%	7%
	Meget uenig 1	Antal	4	0	10	3	12	4	8	41
		% af Skibstype	1%	0%	2%	7%	4%	4%	3%	3%
Ved ikke	Antal	26	0	46	9	59	14	28	182	
	% af Skibstype	9%	0%	9%	20%	20%	13%	10%	12%	
Total		Antal	275	32	493	44	292	111	293	1540
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,9	4,0	3,8	3,3	3,3	3,2	3,8	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Besætningerne på passagerskib, supply og RORO ligger sammenlignet med resten af skibstyperne relativt lavt, når det gælder spørgsmålet om skibsførerens evne til at planlægge arbejdet. For supply er 20 % meget uenige eller uenige i, at skibsføreren er god til at planlægge, mens 33 % er meget enige eller enige. Både RORO, passagerskib og supply ligger signifikant lavere end tank og kemikalieskib, bulk samt container. For bulk er over 80 % meget enige eller enige i udsagnet, mens kun 3 % er meget uenige eller uenige, som dermed ligger med et relativt højt gennemsnit på 4,0.

Danskerne er markant mindre enige i udsagnet. De opnår et samlet gennemsnit på 3,3, mens filippinerne, østeuropæere og øvrige asiater opnår gennemsnit på 4,1, og øvrige vesteuropæere 3,6 (ikke illustreret). Dette kan være med til at forklare forskelle skibstyperne imellem ovenfor.

Man mener dog i ganske vid udstrækning, at ens skibsfører har de fornødne kompetencer (spm. 5.9 fordelt på skibstype), 72 % er meget enige eller enige heri. 6 % er dog uenige i udsagnet. Samlet får udsagnet et relativt højt gennemsnit på 4,0.

Tabel 110: Spørgsmål 5.9 – Min skibsfører har de fornødne kompetencer (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
5.9 – Min skibsfører har de fornødne kompetencer.	Meget enig 5	Antal	60	9	122	5	54	16	67	333
		% af Skibstype	22%	29%	25%	11%	18%	15%	23%	22%
	Enig 4	Antal	144	19	255	26	137	52	148	781
		% af Skibstype	53%	61%	52%	58%	47%	47%	51%	51%
	Hverken eller 3	Antal	28	2	49	7	45	24	32	187
		% af Skibstype	10%	6%	10%	16%	15%	22%	11%	12%
	Uenig 2	Antal	15	1	29	0	13	5	14	77
		% af Skibstype	5%	3%	6%	0%	4%	5%	5%	5%
	Meget uenig 1	Antal	3	0	4	2	5	2	4	20
		% af Skibstype	1%	0%	1%	4%	2%	2%	1%	1%
Ved ikke	Antal	24	0	35	5	38	11	28	141	
	% af Skibstype	9%	0%	7%	11%	13%	10%	10%	9%	
Total		Antal	274	31	494	45	292	110	293	1539
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,0	4,2	4,0	3,8	3,9	3,8	4,0	4,0

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ingen markante ej heller signifikante forskelle. Der er ganske stor tiltro til skibsførerens kompetencer blandt alle.

Lidt værre står det dog til med skibsførerens evne til konflikthåndtering (spm. 5.10 fordelt på skibstype). Her mener bare 52 %, at skibsføreren er god til at løse konflikter, mens 12 % er meget uenige eller uenige, og samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,5, som er under gennemsnittet for de øvrige områder både for skibsføreren og undersøgelsen generelt. Det skal bemærkes, at en relativ høj andel svarer "Ved ikke", hvilket må være de besætningsmedlemmer, der ikke har hyppig kontakt med skibsføreren, eller ikke har oplevet konflikter, der skal løses.

Tabel 111: Spørgsmål 5.10 - Min skibsfører er god til at løse konflikter (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
5.10 - Min skibsfører er god til at løse konflikter.	Meget enig 5	Antal	47	5	71	4	16	7	37	187
		% af Skibstype	17%	16%	14%	9%	5%	6%	13%	12%
	Enig 4	Antal	122	22	217	12	95	26	115	609
		% af Skibstype	45%	71%	44%	27%	33%	23%	39%	40%
	Hverken eller 3	Antal	49	2	93	11	78	36	64	333
		% af Skibstype	18%	6%	19%	25%	27%	32%	22%	22%
	Uenig 2	Antal	13	0	31	4	31	16	24	119
		% af Skibstype	5%	0%	6%	9%	11%	14%	8%	8%
	Meget uenig 1	Antal	6	0	16	6	18	11	13	70
		% af Skibstype	2%	0%	3%	14%	6%	10%	4%	5%
Ved ikke	Antal	37	2	66	7	54	16	41	223	
	% af Skibstype	14%	6%	13%	16%	18%	14%	14%	14%	
Total		Antal	274	31	494	44	292	112	294	1541
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,8	4,1	3,7	3,1	3,3	3,0	3,5	3,5

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibsførerens evne til konflikthåndtering ligger lavest på RORO og supply. Passagerskib lander også i den lave ende her. Alle tre ligger relativt lavt med 17 – 24 % meget uenige eller uenige, og alle tre ligger signifikant under tank og kemikalieskib, bulk samt container. På bulk er hele 87 % enige i udsagnet, og ingen er uenige, og

bulk ligger derfor bedst, hvad angår skibsførerens evne til konflikthåndtering. Dog er der ikke signifikant forskel mellem bulk og tank og kemikalieskib samt container.

Danskerne er markant mindre enige i, at deres skibsfører er god til at løse konflikter, end hvad er gældende for filippinerne og de øvrige nationaliteter. Danskerne opnår et relativt lavt samlet gennemsnit på 3,2, mens filippinerne, øvrige asiater og østeuropæere opnår relativt høje gennemsnit på 4,0-4,1. Vesteuropæerne opnår et samlet gennemsnit på 3,5 (ikke illustreret).

Betragtes nu den nærmeste overordnede, er denne i udpræget grad villig til at lytte til ens problemer med arbejdet (spm. 6.1 fordelt på skibstype). Dette er 79 % meget enige eller enige i. 6 % er uenige, og samlet set får udsagnet et relativt højt gennemsnit på 3,9.

Tabel 112: Spørgsmål 6.1 – Min nærmeste overordnede er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.1 – Min nærmeste overordnede er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.	Meget enig 5	Antal	49	4	72	8	34	11	31	209
		% af Skibstype	23%	13%	18%	22%	14%	13%	15%	17%
	Enig 4	Antal	128	25	266	19	131	52	135	756
		% af Skibstype	60%	78%	66%	53%	53%	61%	63%	62%
	Hverken eller 3	Antal	21	0	36	7	53	8	20	145
		% af Skibstype	10%	0%	9%	19%	21%	9%	9%	12%
	Uenig 2	Antal	5	2	9	2	16	4	10	48
		% af Skibstype	2%	6%	2%	6%	6%	5%	5%	4%
	Meget uenig 1	Antal	2	1	5	0	9	8	3	28
		% af Skibstype	1%	3%	1%	0%	4%	9%	1%	2%
	Ved ikke	Antal	8	0	14	0	5	2	14	43
		% af Skibstype	4%	0%	3%	0%	2%	2%	7%	3%
	Total	Antal	213	32	402	36	248	85	213	1229
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			4,1	3,9	4,0	3,9	3,7	3,7	3,9	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tværs af skibstyper er der ikke markante forskelle. Passagerskib og supply ligger lidt under de øvrige skibstyper. Dog stadig ikke lavt, men signifikant under tank og kemikalieskib samt bulk, og for passagerskib også signifikant lavere end coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype.

Danskerne er lidt mindre enige (signifikant) end de øvrige, med et samlet gennemsnit på 3,7, hvor de øvrige opnår gennemsnit på 4,0-4,1 (ikke illustreret).

Der fremkommer et lidt mere blandet billede, når der skal svares på, om man ofte får hjælp og støtte fra sin nærmeste overordnede (spm. 6.2 fordelt på skibstype). 68 % føler, at dette er tilfældet, mens 10 % ikke gør. Samlet set ligger dette på et gennemsnit på 3,7 og dermed på samme niveau som samme spørgsmål relateret til skibsføreren (spm. 5.2).

Tabel 113: Spørgsmål 6.2 – Jeg får ofte hjælp og støtte fra min nærmeste overordnede (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Total	
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype		
6.2 – Jeg får ofte hjælp og støtte fra min nærmeste overordnede.	Meget enig 5	Antal	44	4	61	7	23	7	26	172
		% af Skibstype	21%	13%	15%	21%	9%	9%	12%	14%
	Enig 4	Antal	124	21	253	15	98	47	102	660
		% af Skibstype	58%	68%	63%	44%	40%	57%	48%	54%
	Hverken eller 3	Antal	26	3	52	9	76	15	59	240
		% af Skibstype	12%	10%	13%	26%	31%	18%	28%	20%
	Uenig 2	Antal	10	2	21	3	30	3	14	83
		% af Skibstype	5%	6%	5%	9%	12%	4%	7%	7%
	Meget uenig 1	Antal	2	1	8	0	15	8	2	36
		% af Skibstype	1%	3%	2%	0%	6%	10%	1%	3%
	Ved ikke	Antal	6	0	6	0	4	2	11	29
		% af Skibstype	3%	0%	1%	0%	2%	2%	5%	2%
	Total	Antal	212	31	401	34	246	82	214	1220
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit		4,0	3,8	3,9	3,8	3,3	3,5	3,7	3,7	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På passagerskib opleves det ikke i så udpræget grad som de andre skibstyper, at man får hjælp og støtte fra nærmeste overordnede, her med bare 49 % meget enige eller enige i dette udsagn og 18 % meget uenige eller uenige. Passagerskib ligger signifikant lavere end de øvrige skibstyper med undtagelse af RORO og supply. Hos tank og kemikalieskib er den nærmeste overordnede relativt god til at give hjælp og støtte, her med et samlet gennemsnit på 4,0, som er signifikant højere end passagerskib, supply samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Forklaringen på forskellene skibstyperne imellem kan i en vis udstrækning findes i forskellene på tværs af nationaliteter. Igen er danskerne de mindst enige, her med 3,4 i gennemsnit, mens filippinerne, øst- og vesteuropæerne opnår relativt høje gennemsnit på 3,8-3,9. Øvrige asiater opnår et gennemsnit på 4,2 (ikke illustreret).

47 % er meget enige eller enige i, at ens nærmeste overordnede ofte taler med dem om, hvor godt de udfører deres arbejde (spm. 6.3 fordelt på skibstype), mens 19 % er meget uenige eller uenige i dette. Samlet set får udsagnet et gennemsnit på 3,3. Sammenlignet med spm. 5.3, som spurgte til samme emne, blot omhandlende skibsføreren i stedet for nærmeste overordnede, er gennemsnittet stort set det samme (3,2 og 3,3). Man kunne forvente, at den nærmeste overordnede var tættere på det enkelte besætningsmedlem, og man derfor ville se en udtalt forskel mellem spm. 5.3 og spm. 6.3. Dette er ikke tilfældet, og her kunne der således ligge et indsatsområde for nærmeste overordnede.

Tabel 114: Spørgsmål 6.3 – Min nærmeste overordnede taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.3 – Min nærmeste overordnede taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.	Meget enig 5	Antal	19	1	33	4	13	6	13	89
		% af Skibstype	9%	3%	8%	11%	5%	7%	6%	7%
	Enig 4	Antal	98	21	177	10	62	31	81	480
		% af Skibstype	46%	66%	44%	28%	25%	38%	38%	39%
	Hverken eller 3	Antal	56	3	110	14	91	26	75	375
		% af Skibstype	27%	9%	27%	39%	37%	32%	35%	31%
	Uenig 2	Antal	22	4	55	6	52	7	30	176
		% af Skibstype	10%	13%	14%	17%	21%	9%	14%	14%
	Meget uenig 1	Antal	3	1	9	0	23	8	7	51
		% af Skibstype	1%	3%	2%	0%	9%	10%	3%	4%
	Ved ikke	Antal	13	2	17	2	5	4	9	52
		% af Skibstype	6%	6%	4%	6%	2%	5%	4%	4%
Total	Antal	211	32	401	36	246	82	215	1223	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,5	3,6	3,4	3,4	3,0	3,3	3,3	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Fordelt på skibstyper er der ingen, der er udpræget positive. Passagerskib er den skibstype, hvor besætningen i mindste grad oplever, at den nærmeste overordnede ofte taler med en om, hvor godt man udfører sit arbejde. Kun 31 % er enige i dette, mens en lige så stor andel er uenig. Besætningerne på passagerskibene er signifikant mindre enige i udsagnet end besætningerne på resten af skibstyperne, med undtagelse af RORO og supply.

Danskerne mener i signifikant mindre grad, at deres nærmeste overordnede ofte taler med dem om, hvor godt de udfører deres arbejde (ikke illustreret). De opnår et relativt lavt gennemsnit på 3,0, mens filippinerne og øvrige asiater hhv. får 3,6 og 3,9, og østeuropæere og øvrige vesteuropæere opnår gennemsnit på hhv. 3,4 og 3,3. Dette kan bidrage til forklaringen af forskellene på tværs af skibstyper.

Det samme gælder for spm. 6.4, som blot omhandler nærmeste overordnede i stedet for skibsføreren. Her er man dog mindre enig end før (signifikant) med et samlet gennemsnit på 3,8.

Tabel 115: Spørgsmål 6.4 – Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.4 - Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord.	Meget enig 5	Antal	35	3	74	8	32	18	26	196
		% af Skibstype	17%	9%	18%	24%	13%	22%	12%	16%
	Enig 4	Antal	121	26	239	16	122	41	109	674
		% af Skibstype	57%	81%	59%	47%	49%	49%	51%	55%
	Hverken eller 3	Antal	33	0	56	6	52	16	45	208
		% af Skibstype	16%	0%	14%	18%	21%	19%	21%	17%
	Uenig 2	Antal	9	2	13	2	26	1	17	70
		% af Skibstype	4%	6%	3%	6%	10%	1%	8%	6%
	Meget uenig 1	Antal	2	1	5	2	9	3	6	28
		% af Skibstype	1%	3%	1%	6%	4%	4%	3%	2%
	Ved ikke	Antal	11	0	15	0	7	4	12	49
		% af Skibstype	5%	0%	4%	0%	3%	5%	6%	4%
Total	Antal	211	32	402	34	248	83	215	1225	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	3,9	3,9	3,8	3,6	3,9	3,7	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Skibene imellem fremkommer ikke nær så store forskelle, som under spm. 5.4. Passagerskib ligger signifikant lavere end tank og kemikalieskib samt container, mens container ligger signifikant højere end coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. Der findes ej heller markante forskelle på tværs af nationaliteter (ikke illustreret).

Hvad angår nærmeste overordnede evne til at koordinere holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord (spm. 6.5 fordelt på skibstype), er der ikke udpræget enighed om dette. 60 % er meget enige eller enige i dette, mens 12 % er meget uenige eller uenige. Det samlede gennemsnit bliver 3,6.

Tabel 116: Spørgsmål 6.5 – Mine nærmeste overordnede, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.5 - Mine nærmeste overordnede, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord.	Meget enig 5	Antal	28	2	41	3	15	5	18	112
		% af Skibstype	13%	6%	10%	9%	6%	6%	8%	9%
	Enig 4	Antal	123	25	226	20	99	34	103	630
		% af Skibstype	58%	81%	56%	57%	40%	40%	48%	51%
	Hverken eller 3	Antal	22	1	73	8	74	22	38	238
		% af Skibstype	10%	3%	18%	23%	30%	26%	18%	19%
	Uenig 2	Antal	12	0	24	2	31	8	30	107
		% af Skibstype	6%	0%	6%	6%	12%	10%	14%	9%
	Meget uenig 1	Antal	3	2	8	2	15	5	5	40
		% af Skibstype	1%	6%	2%	6%	6%	6%	2%	3%
	Ved ikke	Antal	23	1	32	0	15	10	21	102
		% af Skibstype	11%	3%	8%	0%	6%	12%	10%	8%
Total	Antal	211	31	404	35	249	84	215	1229	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	3,8	3,7	3,6	3,3	3,4	3,5	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tank og kemikalieskib er de overordnede bedst til at koordinere, her med 72 % meget enige eller enige i udsagnet, og et relativt højt gennemsnit på 3,9, hvilket er signifikant højere end blandt de nærmeste overordnede på passagerskib, supply, coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. Passagerskib ligger relativt lavt med bare 46 % meget enige eller enige i udsagnet og 19 % meget uenige eller uenige.

Danskerne og øvrige vesteuropæere er her markant mindre enige i udsagnet. De opnår et samlet gennemsnit på 3,3 og 3,4, mens de øvrige opnår gennemsnit på 3,9-4,1 (ikke illustreret). Dette kan således igen være med til at forklare forskelle skibstyperne imellem ovenfor.

Hvorvidt nærmeste overordnede ofte tager initiativer, der prioriterer trivsel på arbejdspladsen (spm. 6.7 fordelt på skibstype), ligger dette på samme niveau som udsagn 5.7, som blot omhandlede skibsføreren. 51 % oplever, at nærmeste overordnede ofte tager initiativer, der prioriterer trivsel på arbejdspladsen, mens 17 % er uenige.

Tabel 117: Spørgsmål 6.7 – Min nærmeste overordnede tager ofte initiativer, der prioriterer trivsel på arbejdspladsen (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.7 – Min nærmeste overordnede tager ofte initiativer, der prioriterer trivsel på arbejdspladsen.	Meget enig 5	Antal	27	4	42	3	14	6	11	107
		% af Skibstype	13%	13%	11%	9%	6%	7%	5%	9%
	Enig 4	Antal	114	21	199	10	62	28	87	521
		% af Skibstype	54%	66%	50%	29%	25%	33%	41%	43%
	Hverken eller 3	Antal	35	2	91	16	89	19	60	312
		% af Skibstype	17%	6%	23%	47%	36%	23%	28%	25%
	Uenig 2	Antal	14	4	32	2	45	14	35	146
		% af Skibstype	7%	13%	8%	6%	18%	17%	16%	12%
	Meget uenig 1	Antal	4	1	10	1	30	9	7	62
		% af Skibstype	2%	3%	3%	3%	12%	11%	3%	5%
	Ved ikke	Antal	18	0	26	2	9	8	13	76
		% af Skibstype	8%	0%	7%	6%	4%	10%	6%	6%
Total	Antal	212	32	400	34	249	84	213	1224	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,7	3,6	3,4	2,9	3,1	3,3	3,4

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Igen er der markante forskelle skibstyperne imellem. Passagerskib og supply ligger ganske lavt med hhv. 30 og 27 % meget uenige eller uenige i udsagnet og et samlet gennemsnit på hhv. 2,9 og 3,1. Begge ligger signifikant

lavere end tank og kemikalieskib, bulk samt container. Passagerskib ligger samtidig signifikant lavere end coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Danskerne er signifikant mindre enige i spørgsmålet end øvrige nationaliteter (ikke illustreret). Danskerne opnår et relativt lavt gennemsnit på 3,0, mens filippinerne og øvrige asiater i den høje ende opnår et ganske højt gennemsnit på hhv. 3,9 og 3,8. Igen kan dette være med til at forklare forskellen skibstyperne imellem.

For spm. 6.8 – Min nærmeste overordnede er god til at planlægge arbejdet, fremkommer samme tendens som under spm. 5.8, hvor spørgsmålet relaterede sig til skibsføreren. Her bliver det samlede gennemsnit også 3,6.

Tabel 118: Spørgsmål 6.8 - Min nærmeste overordnede er god til at planlægge arbejdet (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.8 - Min nærmeste overordnede er god til at planlægge arbejdet.	Meget enig 5	Antal	40	4	56	4	19	7	22	152
		% af Skibstype	19%	13%	14%	12%	8%	8%	10%	12%
	Enig 4	Antal	118	24	225	17	88	40	105	617
		% af Skibstype	56%	77%	56%	50%	36%	48%	49%	50%
	Hverken eller 3	Antal	27	2	57	9	88	13	41	237
		% af Skibstype	13%	6%	14%	26%	36%	16%	19%	19%
	Uenig 2	Antal	13	0	34	1	29	11	23	111
		% af Skibstype	6%	0%	8%	3%	12%	13%	11%	9%
	Meget uenig 1	Antal	3	1	8	1	13	7	12	45
		% af Skibstype	1%	3%	2%	3%	5%	8%	6%	4%
Ved ikke	Antal	10	0	22	2	10	5	11	60	
	% af Skibstype	5%	0%	5%	6%	4%	6%	5%	5%	
Total	Antal	211	31	402	34	247	83	214	1222	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,0	3,8	3,7	3,3	3,4	3,5	3,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Bedst til at planlægge arbejdet er de nærmeste overordnede på bulk, container samt tank og kemikalieskib, hvor mellem 70 og 90 % er meget enige eller enige i dette. Passagerskib og supply er ikke helt så enige i udsagnet om nærmeste overordnede med bare 43 og 57 % meget enige eller enige og gennemsnit på 3,3 og 3,4, respektive.

Også her er danskerne er markant mindre enige i udsagnet. De opnår et samlet gennemsnit på 3,3, mens filippinerne, øvrige asiater samt østeuropæere opnår gennemsnit på 3,9-4,0. Vesteuropæerne opnår et gennemsnit på 3,6 (ikke illustreret). Igen kan dette være med til at forklare forskelle skibstyperne imellem ovenfor.

Den nærmeste overordnede har til dels de fornødne kompetencer (spm. 6.9 fordelt på skibstype). 73 % enige i udsagnet, mens 9 % er uenige, og samlet set bliver gennemsnittet 3,8. Nærmeste leders fornødne kompetencer vurderes lavere end skibsføreren, som fremkom under spm. 5.9 med et gennemsnit på 4. Forskellen er signifikant²⁰. Dog skal det bemærkes, at 3,8 ikke er et dårligt gennemsnit, blot lavere end for skibsføreren.

²⁰ Forskellen er testet signifikant ved t-test på 0,01 niveau.

Tabel 119: Spørgsmål 6.9 – Min nærmeste overordnede har de fornødne kompetencer (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.9 – Min nærmeste overordnede har de fornødne kompetencer.	Meget enig 5	Antal	47	2	73	6	34	13	26	201
		% af Skibstype	22%	6%	18%	18%	14%	16%	12%	16%
	Enig 4	Antal	118	27	228	22	133	43	113	684
		% af Skibstype	56%	84%	57%	65%	54%	52%	53%	56%
	Hverken eller 3	Antal	17	1	48	3	45	12	42	168
		% af Skibstype	8%	3%	12%	9%	18%	14%	20%	14%
	Uenig 2	Antal	17	2	27	1	16	5	15	83
		% af Skibstype	8%	6%	7%	3%	6%	6%	7%	7%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	4	0	8	8	7	28
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	3%	10%	3%	2%
Ved ikke	Antal	11	0	19	2	11	2	12	57	
	% af Skibstype	5%	0%	5%	6%	4%	2%	6%	5%	
Total	Antal	211	32	399	34	247	83	215	1221	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	3,9	3,9	4,0	3,7	3,6	3,7	

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På tank og kemikalieskib samt RORO er man i vid udstrækning ganske enig i, at nærmeste overordnede har de fornødne kompetencer, her med 78 – 82 % enige og et gennemsnit på 4,0. Dog er der kun signifikant forskel mellem tank og kemikalieskib og supply samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype.

Hvad angår den nærmeste overordnedes evne til at håndtere konflikter (spm. 6.10 fordelt på skibstype), ser det lidt værre ud. 48 % mener, at nærmeste overordnede er god til at håndtere konflikter, mens 14 % er uenige. Samlet giver det et relativt lavt gennemsnit på 3,4, hvilket er en lille smule lavere (dog signifikant²¹) end skibsførerens evne til at løse konflikter, som lå på 3,5.

Tabel 120: Spørgsmål 6.10 - Min nærmeste overordnede er god til at løse konflikter (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.10 - Min nærmeste overordnede er god til at løse konflikter.	Meget enig 5	Antal	32	4	45	5	17	4	16	123
		% af Skibstype	15%	12%	11%	16%	7%	5%	7%	10%
	Enig 4	Antal	98	22	173	8	69	28	71	469
		% af Skibstype	47%	67%	43%	25%	28%	34%	33%	38%
	Hverken eller 3	Antal	36	2	96	7	87	22	62	312
		% af Skibstype	17%	6%	24%	22%	35%	27%	29%	25%
	Uenig 2	Antal	9	2	26	7	32	13	27	116
		% af Skibstype	4%	6%	6%	22%	13%	16%	13%	9%
	Meget uenig 1	Antal	2	1	7	1	29	8	12	60
		% af Skibstype	1%	3%	2%	3%	12%	10%	6%	5%
Ved ikke	Antal	33	2	56	4	14	8	27	144	
	% af Skibstype	16%	6%	14%	13%	6%	10%	13%	12%	
Total	Antal	210	33	403	32	248	83	215	1224	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,8	3,6	3,3	3,1	3,1	3,3	

Spørgsmålstype: Enkelt svar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Der er ganske store forskelle skibstyperne imellem. Lavest ligger passagerskib og supply med 25 %, der er uenige eller meget uenige i, at deres nærmeste overordnede er god til at håndtere konflikter, og med et samlet gennemsnit på 3,1, hvilket er relativt lavt. Passagerskib og supply ligger begge signifikant under tank og kemikalieskib, bulk samt container. Tank og kemikalieskib samt bulk er de to grupper, hvis besætning er ganske tilfredse med nærmeste leders konflikthåndtering, begge med et gennemsnit på 3,8.

Der er således også store forskelle nationaliteterne imellem. Danskerne opnår et relativt lavt gennemsnit på 3,1, mens filippinerne, øvrige asiater samt østeuropæerne opnår noget bedre gennemsnit på 3,8-3,9. Vesteuropæerne opnår et gennemsnit på 3,4 (ikke illustreret).

²¹ Forskellen er testet signifikant ved t-test på 0,01 niveau.

Hvad angår nærmeste overordnedes indflydelse på arbejdsmiljøet generelt (spm. 6.11 fordelt på skibstype), ligger dette på samme niveau som for de psykiske (spm. 6.4) ovenfor. Knap 70 % er meget enige eller enige i, at nærmeste overordnede har stor indflydelse. 6 % mener ikke, at dette er tilfældet.

Tabel 121: Spørgsmål 6.11 – Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på arbejdsmiljøet om bord (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.11 – Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på arbejdsmiljøet om bord.	Meget enig 5	Antal	34	1	66	4	35	16	25	181
		% af Skibstype	16%	3%	16%	12%	14%	20%	12%	15%
	Enig 4	Antal	118	31	249	17	104	39	101	659
		% af Skibstype	56%	97%	62%	52%	42%	48%	47%	54%
	Hverken eller 3	Antal	35	0	53	9	79	17	52	245
		% af Skibstype	17%	0%	13%	27%	32%	21%	24%	20%
	Uenig 2	Antal	5	0	13	2	16	2	15	53
		% af Skibstype	2%	0%	3%	6%	6%	2%	7%	4%
	Meget uenig 1	Antal	2	0	5	0	8	2	8	25
		% af Skibstype	1%	0%	1%	0%	3%	2%	4%	2%
	Ved ikke	Antal	16	0	17	1	7	6	15	62
		% af Skibstype	8%	0%	4%	3%	3%	7%	7%	5%
Total	Antal	210	32	403	33	249	82	216	1225	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,9	4,0	3,9	3,7	3,6	3,9	3,8	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højst mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For tank og kemikalieskib samt container gælder, at nærmeste leder har signifikant større indflydelse på arbejdsmiljøet, end nærmeste leder har på passagerskib og coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype. Der findes ingen markante forskelle på tværs af nationaliteter, dog ligger danskerne og vesteuropæere en smule under øvrige nationaliteter (ikke illustreret).

70 % er meget enige eller enige i, at ens nærmeste overordnede er lydhør over for idéer og forslag fra besætningen (spm. 6.12 fordelt på skibstype), mens 9 % er uenige eller meget uenige. I alt får udsagnet et samlet gennemsnit på 3,8.

Tabel 122: Spørgsmål 6.12 – Min nærmeste overordnede er lydhør over for idéer og forslag fra besætningen (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
6.12 - Min nærmeste overordnede er lydhør over for idéer og forslag fra besætningen.	Meget enig 5	Antal	42	4	64	6	27	15	28	186
		% af Skibstype	20%	13%	16%	19%	11%	18%	13%	15%
	Enig 4	Antal	126	25	242	12	110	40	110	665
		% af Skibstype	60%	78%	60%	38%	45%	47%	51%	54%
	Hverken eller 3	Antal	19	1	54	9	67	11	38	199
		% af Skibstype	9%	3%	13%	28%	27%	13%	18%	16%
	Uenig 2	Antal	8	2	13	3	23	5	14	68
		% af Skibstype	4%	6%	3%	9%	9%	6%	7%	6%
	Meget uenig 1	Antal	1	0	9	2	16	10	7	45
		% af Skibstype	0%	0%	2%	6%	7%	12%	3%	4%
	Ved ikke	Antal	15	0	20	0	3	4	18	60
		% af Skibstype	7%	0%	5%	0%	1%	5%	8%	5%
Total	Antal	211	32	402	32	246	85	215	1223	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,0	4,0	3,9	3,5	3,4	3,6	3,7	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højst mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Mindst lydhør er nærmeste leder på passagerskibene, hvor bare 56 % er helt enige eller enige i udsagnet, mens 16 % er helt uenige eller uenige. Gennemsnittet bliver 3,4. Dette er signifikant lavere end tank og kemikalieskib, bulk samt container, som er de tre skibstyper, hvor lederne er mest lydhøre.

Danskerne føler i signifikant mindre grad end de øvrige nationaliteter, at deres nærmeste overordnede er lydhør over for idéer og forslag fra besætninger. Danskerne opnår et samlet gennemsnit på 3,5, vesteuropæere et gennemsnit på 3,8, mens de øvrige nationaliteter opnår et ganske højt gennemsnit på 4,0. Danskerne

trækker således i højere grad det samlede gennemsnit for spørgsmålet i negativ retning for skibstyperne RORO, passagerskib og supply end for de øvrige, grundet den store andel af danskere på disse skibstyper.

Sammenfatning for *Ledelse*

Samlet for *Ledelse* fremkommer nogle enkelte positive ting, men også en del områder, som kan forbedres. Både skibsførere og nærmeste overordnede er villige til at lytte til problemer med arbejdet. Dog opleves ikke udpræget tilfredshed med evnen til at koordinere instruktioner, holdninger, mål og værdier skibsførere imellem og nærmeste overordnede imellem. Samtidig var man heller ikke udpræget enig i, at der ofte bliver taget initiativer, der skal øge trivslen.

Både skibsførere og nærmeste overordnede har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø. Det ligger der et stort potentiale i, og det er derfor vigtigt at arbejde videre med ledelse som et indsatsområde.

Dog afspejler resultaterne vidt forskellige resultater på tværs af nationaliteter. På næsten alle spørgsmål under dette tema, har danskerne og til dels øvrige vesteuropæere ligget markant lavere end de øvrige nationaliteter. Det kunne tyde på, at disse stiller andre krav til ledelse, der ikke i samme udstrækning mødes om bord. Det gælder især skibsførers og nærmeste overordnedes evner i forhold konflikthåndtering, koordinering af holdninger og værdier, planlægning af arbejdet samt initiativer til trivslen, som danskerne (og til dels øvrige vesteuropæere) er markant mindre enige i end de øvrige nationaliteter.

4.3 - TEMA: HVILETID

Et flittigt debatteret emne i branchen er hviletid og overholdelse af samme. Hviletid har endvidere været genstand for international opmærksomhed og forskning. I dette kapitel analyseres, hvordan det står til med overholdelsen af hviletid, samt om der er forskelle på, hvem der har de bedste muligheder for at overholde den. Af tabellen nedenfor fremgår de spørgsmål, der er relateret til hviletid.

Tabel 123: Oversigt over spørgsmål relateret til temaet Hviletid

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
11.12	Jeg havde indflydelse på overholdelsen af min hviletid.
11.13	Jeg overholdt min hviletid.
11.14	Rammerne for at overholde min hviletid var til stede.
11.15	Vi kunne organisere arbejdet, således at vi kunne overholde vores hviletid.
11.16	Overfor mine nærmeste ledere har jeg gjort opmærksom på eventuelle hviletidsoverskridelser.
11.17	Hvor ofte har du følt dig for træt til at udføre dit arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.
11.18	Stemmer din registrerede arbejdstid overens med den tid, du rent faktisk arbejder?

Spørgsmålene relaterer sig også til især spørgsmålene under området *Krav*, idet høje krav i arbejdet og højt arbejdstempo kan have betydning for overholdelsen af hviletiden. Der er endvidere referencer til spørgsmålene om især træthed og søvn.

Betragtes det første spørgsmål om, hvorvidt man inden for de sidste fire uger om bord havde indflydelse på overholdelse af hviletiden (spm. 11.12 fordelt på skibstype), er der ikke udpræget enighed heri. Bare 48 % føler, at de hele tiden eller en stor del af tiden havde indflydelse på hviletiden, mens 28 % på intet tidspunkt eller lidt af tiden følte dette. Det samlede gennemsnit lander derfor på 3,3.

Tabel 124: Spørgsmål 11.12 – Jeg havde indflydelse på overholdelsen af min hviletid (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.12 - Jeg havde indflydelse på overholdelsen af min hviletid.	Hele tiden	Antal	35	2	79	13	84	37	60	310
		% af Skibstype	13%	6%	16%	30%	28%	33%	20%	20%
	En stor del af tiden	Antal	73	9	166	17	62	35	87	449
		% af Skibstype	26%	26%	33%	40%	21%	31%	29%	29%
	En del af tiden	Antal	56	13	108	3	44	16	50	290
		% af Skibstype	20%	38%	21%	7%	15%	14%	17%	18%
	Lidt af tiden	Antal	66	7	86	5	33	14	41	252
		% af Skibstype	24%	21%	17%	12%	11%	13%	14%	16%
	På intet tidspunkt	Antal	26	3	40	4	50	7	49	179
		% af Skibstype	9%	9%	8%	9%	17%	6%	16%	11%
	Ved ikke	Antal	23	0	25	1	23	3	14	89
		% af Skibstype	8%	0%	5%	2%	8%	3%	5%	6%
Total	Antal	279	34	504	43	296	112	301	1569	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,1	3,0	3,3	3,7	3,4	3,7	3,2	3,3

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På supply har man signifikant større indflydelse på overholdelsen, end det er gældende på tank og kemikalieskib, bulk, container samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype, hvor næsten 2/3 på supply angiver *hele tiden* eller *en stor del af tiden*.

Filippinerne og øvrige asiater ligger signifikant lavere på indflydelse på overholdelse af hviletiden end danskere og øvrige nationaliteter med et samlet gennemsnit på 2,9 og 3,0 mod 3,4 for danskere og 3,9 for øvrige vesteuropæere (ikke illustreret). Dette har derfor en vis indflydelse på, at supply (og til dels RORO og passagerskib) ligger højere end de øvrige.

På spm. 11.13 svarer 2/3, at de har overholdt hviletiden hele tiden eller en stor del af tiden, mens 18 % på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden har overholdt hviletiden. Samlet får udsagnet et gennemsnit på 3,8.

Tabel 125: Spørgsmål 11.13 – Jeg overholdt min hviletid (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.13 Jeg overholdt min hviletid.	Hele tiden	Antal	65	3	114	18	158	49	78	485
		% af Skibstype	23%	9%	23%	40%	53%	43%	26%	31%
	En stor del af tiden	Antal	97	11	221	20	71	34	96	550
		% af Skibstype	35%	33%	44%	44%	24%	30%	32%	35%
	En del af tiden	Antal	37	9	75	2	28	15	46	212
		% af Skibstype	13%	27%	15%	4%	9%	13%	15%	13%
	Lidt af tiden	Antal	54	8	73	2	22	7	51	217
		% af Skibstype	19%	24%	14%	4%	7%	6%	17%	14%
	På intet tidspunkt	Antal	16	2	17	2	9	6	17	69
		% af Skibstype	6%	6%	3%	4%	3%	5%	6%	4%
	Ved ikke	Antal	11	0	6	1	9	2	11	40
		% af Skibstype	4%	0%	1%	2%	3%	2%	4%	3%
	Total	Antal	280	33	506	45	297	113	299	1573
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,5	3,2	3,7	4,1	4,2	4,0	3,6	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Der er dog markant forskel på, om man har overholdt hviletiden skibstyperne imellem. På passagerskib, RORO og supply er man bedst til at overholde sin hviletid. Her har mellem 74 og 84 % angivet, at de hele tiden eller en stor del af tiden har overholdt deres hviletid. Lavest ligger bulk, hvor bare 42 % overholder deres hviletid hele tiden eller en stor del af tiden. Også på tank og kemikalieskib ligger besætningen i den lave ende, hvad angår overholdelsen af hviletiden, og både tank og kemikalieskib samt bulk overholder i signifikant mindre grad hviletiden end RORO, passagerskib og supply.

Fordelt på antallet af havneanløb er der ingen tendenser til, at de med få havneanløb i højere grad overholder hviletiden, end de med mange havneanløb (ikke illustreret). Bedst ser det ud for dem, der har 1-4 havneanløb om dagen med et samlet gennemsnit på 4,2. Det er signifikant højere end for dem med færre havneanløb. Uddybes i sammenfatningen.

Dette hænger godt sammen med, at især besætningerne på passagerskib overholder deres hviletid, da disse typisk har mange havneanløb. Men tages passagerskibene ud af ligningen, fremkommer der stadig ikke nogen tendens til, at antallet af havneanløb giver anledning til problemer med overholdelse af hviletid (spm. 11.13 fordelt på havneanløb).

Tabel 126: Spørgsmål 11.13 - Jeg overholdt min hviletid (fordelt på antal havneanløb)

			1.4 – Hvor mange havneanløb har dit skib typisk?				
			5 eller flere havneanløb om dagen	1-4 havneanløb om dagen	1 havneanløb hver 2. dag	1 havneanløb hver 3. til 5. dag	Færre end 1 havneanløb hver 6. dag
11.13 - Jeg overholdt min hviletid.	Hele tiden	Antal	15	29	23	83	162
		% af Antal havneanløb	39%	34%	18%	20%	29%
	En stor del af tiden	Antal	10	27	50	173	208
		% af Antal havneanløb	26%	32%	40%	41%	37%
	En del af tiden	Antal	5	14	19	64	74
		% af Antal havneanløb	13%	16%	15%	15%	13%
	Lidt af tiden	Antal	1	5	21	66	96
		% af Antal havneanløb	3%	6%	17%	16%	17%
	På intet tidspunkt	Antal	5	8	8	18	21
		% af Antal havneanløb	13%	9%	6%	4%	4%
	Ved ikke	Antal	2	2	5	15	6
		% af Antal havneanløb	5%	2%	4%	4%	1%
	Total	Antal	38	85	126	419	567
		% af Antal havneanløb	100%	100%	100%	100%	100%
Gennemsnit			3,8	3,8	3,5	3,6	3,7

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning. Passagerskibe er frasorteret.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

De med et havneanløb hver anden dag ligger umiddelbart lidt under de øvrige, men forskellene er ikke signifikante.

Filippinerne overholder i markant mindre grad end danskerne og øvrige nationaliteter hviletiden. Under 50 % af filippinerne overholder deres hviletid hele tiden eller en stor del af tiden, mens det samme er gældende for godt 70 % af danskerne og øvrige (ikke illustreret). Dette kan bidrage til forklaringen af forskelle skibstyperne imellem.

Betragtes spm. 4.3 om, hvorvidt det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt, med spm. 11.13 omkring overholdelse af hviletid, fremkommer ingen tendens til, at for at kunne overholde hviletiden må man arbejde meget hurtigt.

En anden vinkel er, om der er en sammenhæng mellem søvnproblemer og overholdelse/manglende overholdelse af hviletiden. Eller med andre ord: Betyder overholdelse af hviletiden, at man er mere stresset og har søvnproblemer? Eller giver manglende overholdelse af hviletiden større problemer med stress og søvn?

Opdeles besætningerne i to grupper – de som har overholdt deres hviletid (hele tiden eller en stor del af tiden), og de som ikke har (lidt af tiden eller på intet tidspunkt), fremkommer nogle mindre forskelle mellem disse i forhold til søvn. Forskellene falder positivt ud til dem, der overholdt deres hviletid.

Tabel 127: Spørgsmål 11.1-11.11 (fordelt på overholdelse af hviletid)

	11.13 - Jeg overholder min hviletid.	
	Hele tiden eller en stor del af tiden	Lidt af tiden eller på intet tidspunkt
11.1 – Hvor ofte sov du dårligt og uroligt?	3,7	3,4
11.2 - Hvor ofte følte du dig udkørt?	3,7	3,6
11.3 – Hvor ofte havde du svært ved at falde i søvn?	3,9	3,6
11.4 - Hvor ofte følte du dig fysisk udmattet?	3,9	3,8
11.5 - Hvor ofte vågnede du for tidligt uden at kunne falde i søvn igen?	3,9	3,6
11.6 – Hvor ofte har du følt dig træt?	3,6	3,4
11.7 - Hvor ofte er du vågnet flere gange og har haft svært ved at falde i søvn igen?	4,1	3,7
11.8 - Hvor ofte havde du problemer med at slappe af?	4,2	3,9
11.9 - Hvor ofte har du været/følt dig irriteret?	4,0	3,8
11.10 - Hvor ofte har du været/følt dig anspændt?	4,1	3,8
11.11 – Hvor ofte har du været/følt dig stresset?	4,1	3,8

Spørgsmålstype: Enkelt svar, gennemsnitsberegninger.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For alle spørgsmål har dem, som har overholdt deres hviletid, et højere gennemsnit. Det indikerer, at disse besætningsmedlemmer umiddelbart har færre problemer med søvn og stress end de, der ikke har overholdt deres hviletid. Forskellene er ikke markante, men i de fleste tilfælde signifikante. Sorteres passagerskibe fra i disse beregninger, fremkommer samme resultat, og det er dermed ikke disse personalegrupper, der har indflydelse på resultatet (ikke illustreret).

Inden for rammerne af denne undersøgelse ser det ud til, at der er en sammenhæng mellem manglende overholdelse af hviletid og stress- og søvnproblemer. Derimod synes det at kunne afvises, at det at overholde hviletiden giver anledning til problemer med søvn og stress.

Rammerne for at overholde hviletiden (spm. 11.14 fordelt på skibstype) ligger signifikant højere sammenlignet med indflydelse på overholdelse af hviletid (spm. 11.12), her med 2/3, der hele tiden eller en stor del af tiden følte, at rammerne var til stede. 15 % følte på intet tidspunkt eller lidt af tiden, at rammerne var til stede. Det giver et samlet gennemsnit på 3,9.

Tabel 128: Spørgsmål 11.14 – Rammerne for at overholde min hviletid var til stede (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
11.14 - Rammerne for at overholde min hviletid var til stede.	Hele tiden	Antal	83	6	149	19	160	52	90	559
		% af Skibstype	30%	18%	30%	43%	54%	46%	30%	36%
	En stor del af tiden	Antal	90	11	170	17	69	31	99	487
		% af Skibstype	32%	32%	34%	39%	23%	27%	33%	31%
	En del af tiden	Antal	37	10	85	3	31	15	49	230
		% af Skibstype	13%	29%	17%	7%	10%	13%	16%	15%
	Lidt af tiden	Antal	45	2	63	2	21	6	36	175
		% af Skibstype	16%	6%	13%	5%	7%	5%	12%	11%
	På intet tidspunkt	Antal	8	5	18	2	7	7	19	66
		% af Skibstype	3%	15%	4%	5%	2%	6%	6%	4%
Ved ikke	Antal	14	0	18	1	9	2	6	50	
	% af Skibstype	5%	0%	4%	2%	3%	2%	2%	3%	
Total	Antal	277	34	503	44	297	113	299	1567	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,7	3,3	3,8	4,1	4,2	4,0	3,7	3,9

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Rammerne for overholdelse af hviletid varierer dog en del på tværs af skibstyper. For passagerskib er rammerne i mest udpræget grad til stede og ligger således signifikant højere end resten af skibstyperne, på nær RORO og supply, som også ligger i top tre. RORO og supply ligger signifikant højere end bulk.

Øvrige asiater samt øst- og vesteuropæere ligger signifikant højere end danskerne og filippinerne her, med et samlet gennemsnit på 4,1-4,3 over for hhv. 3,8 og 3,6 for danskere og filippinere (ikke illustreret).

Samlet set ligger muligheden for at organisere arbejdet, så hviletiden kunne overholdes (spm. 11.15 fordelt på skibstype), på samme niveau som rammerne for overholdelse (spm. 11.14) oven for. Knap 70 % er meget enige eller enige i, at rammer var til stede, mens 15 % er meget uenige eller uenige.

Tabel 129: Spørgsmål 11.15 – Vi kunne organisere arbejdet, således at vi kunne overholde vores hviletid (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
11.15 - Vi kunne organisere arbejdet, således at vi kunne overholde vores hviletid.	Hele tiden	Antal	82	5	125	21	156	46	88	523
		% af Skibstype	30%	15%	25%	47%	53%	41%	29%	33%
	En stor del af tiden	Antal	118	18	222	13	61	31	95	558
		% af Skibstype	43%	53%	44%	29%	21%	28%	32%	36%
	En del af tiden	Antal	29	5	76	4	31	13	42	200
		% af Skibstype	10%	15%	15%	9%	11%	12%	14%	13%
	Lidt af tiden	Antal	29	3	47	2	22	11	29	143
		% af Skibstype	10%	9%	9%	4%	7%	10%	10%	9%
	På intet tidspunkt	Antal	14	3	23	2	10	8	29	89
		% af Skibstype	5%	9%	5%	4%	3%	7%	10%	6%
Ved ikke	Antal	5	0	9	3	14	2	18	51	
	% af Skibstype	2%	0%	2%	7%	5%	2%	6%	3%	
Total	Antal	277	34	502	45	294	111	301	1564	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			3,8	3,6	3,8	4,2	4,2	3,9	3,7	3,8

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

Igen fremkommer besætningerne på passagerskib og RORO som de, der har bedst mulighed for at overholde hviletiden, hvor over 75 % hele tiden eller en stor del af tiden kunne organisere arbejdet, så de kunne overholde hviletiden. Dog ligger RORO ikke signifikant over andre skibstyper her, mens passagerskib ligger signifikant over de øvrige skibstyper, med undtagelse af RORO og supply.

Her ligger øvrige asiater samt østeuropæere over danskere og filippinere med et gennemsnit på 4,1 mod 3,8 for danskere og filippinere.

Der er ganske høj sammenhæng mellem overholdelsen af hviletid og indflydelse på overholdelse af hviletiden, hvorvidt rammerne er til stede samt muligheden for at organisere arbejde, så man kan overholde hviletiden,

viser en korrelationsanalyse²², hvilket må antages at være ganske naturligt. Er rammerne til stede, og mulighederne for at organisere arbejdet i forhold til overholdelse af hviletiden, vil hviletiden således i højere grad blive overholdt.

Hvorvidt der er blevet gjort opmærksom på eventuelle hviletidsoverskridelser over for nærmeste ledere er noget sparsomt. Her ligger samtlige skibstyper langt lavere end på de øvrige spørgsmål. Dette kan tolkes på flere måder. Det kan muligvis skyldes, at hviletidsoverskridelser er en del af kulturen, så man derfor ikke gør opmærksom på dette. En anden fortolkning kan være, at de, der ikke oplever hviletidsoverskridelser, blot har svaret "på intet tidspunkt" og derved påvirker gennemsnittet nedad.

Tabel 130: Spørgsmål 11.16 – Overfor mine nærmeste ledere har jeg gjort opmærksom på eventuelle hviletidsoverskridelser (fordelt på skibstype)

		Skibstype								Total
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, spécialskib, tørlast og anden skibstype		
11.16 - Overfor mine nærmeste ledere har jeg gjort opmærksom på eventuelle hviletidsoverskridelser.	Hele tiden	Antal	36	2	131	5	50	21	28	273
		% af Skibstype	13%	6%	26%	11%	17%	19%	9%	17%
	En stor del af tiden	Antal	36	10	97	5	21	9	30	208
		% af Skibstype	13%	30%	19%	11%	7%	8%	10%	13%
	En del af tiden	Antal	39	8	71	4	31	5	29	187
		% af Skibstype	14%	24%	14%	9%	10%	4%	10%	12%
	Lidt af tiden	Antal	45	9	79	6	36	21	39	235
		% af Skibstype	16%	27%	16%	14%	12%	19%	13%	15%
	På intet tidspunkt	Antal	109	4	92	20	132	42	155	554
		% af Skibstype	39%	12%	18%	45%	44%	38%	52%	35%
Ved ikke	Antal	13	0	32	4	27	14	18	108	
	% af Skibstype	5%	0%	6%	9%	9%	13%	6%	7%	
Total	Antal	278	33	502	44	297	112	299	1565	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			2,4	2,9	3,2	2,2	2,3	2,4	2,1	2,6

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktsskalaen, hvor 5 er det højest mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

For næste spørgsmål gælder, at 77 % på intet tidspunkt eller lidt af tiden har følt sig for trætte til at udføre deres arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt (spm. 11.17 fordelt på skibstype), mens 6 % oplever dette hele tiden eller en stor del af tiden. Der fremkommer ingen direkte høje sammenhænge blandt korrelationskoefficienter mellem spm. 11.17 og de øvrige (spm. 11.1-11.11). Den største (signifikante) sammenhæng med spm. 11.17 er, hvor ofte man har været/følt sig stresset²³. Dog er denne sammenhæng ikke så stærk som de øvrige kommenterede sammenhænge ovenfor.

²² Korrelationskoefficienten mellem 11.13 og hhv. 11.12, 11.14 og 11.15 er 0,508, 0,687 og 0,608 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

²³ Korrelationskoefficienten mellem 11.17 og 11.11 er 0,430 (Pearson) og er signifikant på 0,01 niveau.

Tabel 131: Spørgsmål 11.17 - Hvor ofte har du følt dig for træt til at udføre dit arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemi-kalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.17 - Hvor ofte har du følt dig for træt til at udføre dit arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt?	På intet tidspunkt 1	Antal	132	10	213	23	161	69	173	781
		% af Skibstype	48%	29%	43%	52%	54%	62%	57%	50%
	Lidt af tiden 2	Antal	76	8	153	10	82	26	69	424
		% af Skibstype	28%	24%	31%	23%	28%	23%	23%	27%
	En del af tiden 3	Antal	45	9	81	8	25	6	35	209
		% af Skibstype	16%	26%	16%	18%	8%	5%	12%	13%
	En stor del af tiden 4	Antal	3	5	27	1	15	3	10	64
		% af Skibstype	1%	15%	5%	2%	5%	3%	3%	4%
	Hele tiden 5	Antal	6	0	8	0	3	5	3	25
		% af Skibstype	2%	%	2%	%	1%	5%	1%	2%
Ved ikke	Antal	14	2	18	2	10	2	11	59	
	% af Skibstype	5%	6%	4%	5%	3%	2%	4%	4%	
Total	Antal	276	34	500	44	296	111	301	1562	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Gennemsnit			4,2	3,7	4,1	4,3	4,3	4,4	4,2	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Gennemsnit er baseret på besvarelse ud fra 5-punktskalaen, hvor 5 er det højeste mulige gennemsnit, og 1 er det laveste. Gennemsnittet er beregnet omvendt, så "På intet tidspunkt" vægter 5, "Hele tiden" vægter 1 og så fremdeles. "Ved ikke" indgår ikke i gennemsnitsberegningen.

På bulk oplever man oftest, at man har følt sig for træt til at udføre sit arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Her har 15 % svaret hele tiden eller en stor del af tiden. Selvom basistallet for bulk er lavt, er fænomenet alligevel signifikant mere udbredt her end blandt besætningerne på de øvrige skibstyper med undtagelse af container og RORO.

Som det fremgik af spm. 11.13 ovenfor, angiver 2/3, at de hele tiden eller en stor del af tiden har overholdt hviletiden inden for de seneste fire uger om bord. Til gengæld svarer 18 %, at de på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden har overholdt hviletiden. Dette stemmer godt overens med svarfordelingen ved spørgsmålet om, hvorvidt ens registrerede arbejdstid stemmer overens med den tid, man faktisk arbejder (11.18 fordelt på skibstype). Her svarer hver femte, at de arbejder mere.

Tabel 132: Spørgsmål 11.18 - Stemmer din registrerede arbejdstid overens med den tid, du rent faktisk arbejder? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemi-kalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
11.18 - Stemmer din registrerede arbejdstid overens med den tid, du rent faktisk arbejder?	Ja	Antal	211	30	386	37	234	80	208	1186
		% af Skibstype	78%	94%	79%	84%	80%	72%	70%	77%
	Nej, jeg arbejder mere	Antal	56	2	98	5	49	27	69	306
		% af Skibstype	21%	6%	20%	11%	17%	24%	23%	20%
	Nej, jeg arbejder mindre	Antal	4	0	3	2	10	4	21	44
		% af Skibstype	1%	0%	1%	5%	3%	4%	7%	3%
Total	Antal	271	32	487	44	293	111	298	1536	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

På supply samt coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype er der en lidt større andel, der arbejder mere end for alle skibstyperne samlet.

Betragtes overholdelse af hviletid i forhold til antallet af havneanløb, fremkommer ingen sammenhæng mellem disse. Ej heller hvad angår vagtsystemer er der markante forskelle, når det gælder rammer og muligheder for overholdelse af hviletid (ikke illustreret). Dette er meget overraskende, idet det er en klar oplevelse i erhvervet af, ligesom der i international forskning (jf. referencer i sammenfatningen) har været peget på, at der er en sådan sammenhæng. Resultatet giver derfor anledning til nærmere overvejelser både af metodisk art, men også hvilke andre mulige forklaringer, der kunne være. Det er helt klart et område, der bør undersøges nærmere for at søge resultatet yderligere dokumenteret.

Fordelt på stillingskategorier er der relativt stor forskel på overholdelse af hviletiden (11.18 fordelt på stillingskategori).

Tabel 133: Spørgsmål 11.18 - Stemmer din registrerede arbejdstid overens med den tid, du rent faktisk arbejder? (fordelt på stillingskategori)

			Mønstring						
			Skibsfører (Seniorofficer)	Seniorofficer	Juniorofficer	Mønig	Anden/under uddannelse	Seniorofficer (Catering og service)	Catering og service
11.18 - Stemmer din registrerede arbejdstid overens med den tid, du rent faktisk arbejder?	Ja	Antal	97	169	248	457	60	12	148
		% af Mønstring	67%	61%	79%	84%	85%	71%	84%
	Nej, jeg arbejder mere	Antal	46	104	62	64	9	5	18
		% af Mønstring	32%	37%	20%	12%	13%	29%	10%
	Nej, jeg arbejder mindre	Antal	2	5	3	23	2	0	11
		% af Mønstring	1%	2%	1%	4%	3%	0%	6%
Total		Antal	145	278	313	544	71	17	177
		% af Mønstring	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Spørgsmålstype: Enkeltvar, lodret procentberegning.

Især skibsførere og seniorofficerer stikker ud. Bare 67 hhv. 61 % af dem har registreret en arbejdstid, der stemmer overens med den tid, de rent faktisk arbejder. Knap 1/3 for skibsførere og over 1/3 af seniorofficererne arbejdede mere end den registrerede arbejdstid. For de øvrige stillingskategorier stemmer den registrerede arbejdstid i højere grad overens med den faktiske.

Da en stor del af skibsførerne og seniorofficererne er danske, vil ovenstående også naturligt give udslag i, at udenlandske besætningsmedlemmers registrering af arbejdstiden i højere grad end den danske er i overensstemmelse med den faktiske (ikke illustreret).

Sammenfatning for Hviletid

Sammenfattende for temaet *Hviletid* tegner der sig et billede af, at rammerne i en vis udstrækning er til stede, men med store variationer over skibstyperne, og at den enkelte søfarende ikke føler at have indflydelse på overholdelse af hviletiden.

Der er visse problemer med at overholde hviletiden, da en femtedel arbejder mere end den tid, de registrerer, og blandt seniorofficerer samt skibsførere er denne andel helt oppe på 1/3. Tilsvarende angiver 18 %, at de på intet tidspunkt eller kun lidt af tiden har overholdt deres hviletid, mens knap 6 % en stor del af tiden har følt sig for træt til at udføre deres arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Internationale undersøgelser peger på større andele (37 %), der oplyser at de under arbejdet har været til fare for skibets sikkerhed og en endnu større andel, at deres personlige sikkerhed har været i fare²⁴. Der er endvidere flere undersøgelser, der peger på et større omfang af søfarende, der falder i søvn på vagten eller bliver meget dødsige^{25,26}. Det kan imidlertid ikke med denne undersøgelse entydigt bekræftes, at mange havneanløb har betydning for overholdelsen af hviletiden. Det er et noget overraskende resultat, idet flere af de internationale undersøgelser peger på havneanløb, som en af de faktorer, der spiller ind. Dog peger Cardiff undersøgelsen på, at der er forskelle på, om der er tale om kortere ture med mange anløb eller længere ture, hvor der er lejlighed til mere hvile. Undersøgelserne peger dog også på, at det ikke er én enkelt faktor, der er afgørende, men at det nærmere er et samspil af flere faktorer, der har betydning.

Spørgeskemaundersøgelsen viser endvidere, at der er en sammenhæng mellem manglende overholdelse af hviletiden og stress- og søvnproblemer, hvilket svarer til de internationale undersøgelser. Undersøgelsen viser endvidere, at det ikke er nødvendigt at holde et højt arbejdstempo for at overholde hviletiden.

Hviletidsreglerne er ganske komplicerede og består af en kombination af lovgivning og en række overenskomstmæssigt fastsatte regler og undtagelser. Søfartens Arbejdsmiljøråd er bekendt med, at der er i hvert fald ét rederi, der i en periode har registreret lovlige fravigelser af hviletidsreglerne som ulovlige brud på

²⁴ Rapport fra International Transport Federation (ITF), 1998. Undersøgelse af 2.500 søfarende af 60 nationaliteter og arbejdende under 63 flag.

²⁵ Seafarer Fatigue, Cardiff University, 2006. Andy Smith, Paul Allen og Emma Wadsworth.

²⁶ Factors contributing to fatigue and its frequency in bridge work, Accident Investigation Board, Finland, 2008.

reglerne. Dette kan bidrage til kompleksiteten. Det kan ikke udelukkes, at kompleksiteten gør, at der kan være nogen, der oplever at overtræde reglerne uden reelt at gøre dette, omvendt er der en betydelig andel, der har svaret, at der er problemer med at overholde hviletiden. Det er derfor helt klart et område, der bør arbejdes videre med.

Resultaterne peger da også på, at der er behov for se nuanceret på problemstillingen og de faktorer, der spiller sammen. Det er et område, der ikke alene kan håndteres på det individuelle plan, men må inddrage det organisatoriske- og ledelsesmæssige niveau, ligesom der kan være behov for at se på de lovgivningsmæssige rammer.

4.4 - TEMA: MOBNING, SEKSUEL CHIKANE, TRUSLER OM VOLD OG VOLD

Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold er fænomener, som eksisterer i en eller anden udstrækning i alle brancher, og har omfattende indvirkning på dem, der bliver ofre for det. Dette afsnit skal belyse, hvorvidt mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold eksisterer i søfarten, og i så fald hvor udbredt fænomenet er. Emnerne, der afdækkes, er:

- Mobning
- Uønsket seksuel opmærksomhed
- Trusler om vold
- Vold

Spørgsmålene relateret til disse områder fremgår af tabellen nedenfor.

Tabel 134: Oversigt over spørgsmål relateret til temaet Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
13.1	Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for mobning om bord?
13.2	Har du inden for de sidste 12 måneder følt dig generet af uønsket seksuel opmærksomhed om bord?
13.3	Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for trusler om vold om bord?
13.4	Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for fysisk vold om bord?
16	Fra hvem har du været udsat for mobning?
17	Fra hvem har du været udsat for uønsket seksuel opmærksomhed?
18	Fra hvem har du været udsat for trusler om vold?
19	Fra hvem har du været udsat for fysisk vold?

Betragtes det første spørgsmål, har langt størstedelen, 90 %, ikke været udsat for mobning inden for de sidste 12 måneder (spm. 13.1 fordelt på skibstype). Desværre oplever enkelte mobning dagligt og ugentligt. 3 % oplever mobning mindst en gang om måneden, mens 7 % oplever det af og til. Niveauet ligger nogenlunde på niveau med gennemsnittet i land.

Tabel 135: Spørgsmål 13.1 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for mobning om bord? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
13.1 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for mobning om bord?	Ja, dagligt	Antal	1	0	3	2	1	2	4	13
		% af Skibstype	0%	0%	1%	5%	0%	2%	1%	1%
	Ja, ugentligt	Antal	1	2	5	0	4	1	7	20
		% af Skibstype	0%	6%	1%	0%	1%	1%	2%	1%
	Ja, månedligt	Antal	0	0	5	0	3	0	9	17
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	1%	0%	3%	1%
	ja, af og til	Antal	11	0	21	3	39	14	16	104
		% af Skibstype	4%	0%	4%	7%	13%	13%	5%	7%
Nej	Antal	261	32	463	39	252	94	266	1407	
	% af Skibstype	95%	94%	93%	89%	84%	85%	88%	90%	
Total	Antal	274	34	497	44	299	111	302	1561	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Skibstyperne imellem forekommer ikke store udsving. Dog har passagerskib og supply lidt større andel, der af og til har oplevet mobning.

Betragtes fra hvem, man har været udsat for mobning (spm. 16 fordelt på skibstype), er det primært fra en overordnet, her med 61 %, dernæst kolleger med 48 %. Mobningen, der foregår, kommer sjældent fra underordnede eller kunder.

Tabel 136: Spørgsmål 16 - Fra hvem har du været udsat for mobning? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
16. Fra hvem har du været udsat for mobning?	Kolleger	Antal	9	0	12	1	25	5	15	66
		% af Skibstype	75%	0%	36%	25%	63%	36%	47%	48%
	En overordnet	Antal	4	2	23	3	20	11	20	84
		% af Skibstype	33%	100%	70%	75%	50%	79%	63%	61%
	Underordnede	Antal	2	0	5	0	1	1	3	12
		% af Skibstype	17%	0%	15%	0%	3%	7%	9%	9%
	Kunder	Antal	0	0	0	0	10	2	0	11
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	25%	14%	0%	8%
Total	Antal	12	2	33	4	40	14	32	137	

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning. Procenttal og totaler er baseret på antal respondenter.

Det samme billede gør sig gældende på tværs af skibstyper, således at mobningen primært kommer fra kolleger og overordnede.

Hvad angår uønsket seksuel opmærksomhed om bord (spm. 13.2 fordelt på skibstype), har færre følt sig generet af dette, end tilfældet var med mobning ovenfor. 98 % svarer, at de ikke har været udsat for uønsket seksuel opmærksomhed inden for de sidste 12 måneder. 1 % har angivet, at de mindst én gang om måneden har oplevet det.

Tabel 137: Spørgsmål 13.2 - Har du inden for de sidste 12 måneder følt dig generet af uønsket seksuel opmærksomhed om bord? (fordelt på skibstype)

			Skibstype							Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
13.2 - Har du inden for de sidste 12 måneder følt dig generet af uønsket seksuel opmærksomhed om bord?	Ja, dagligt	Antal	1	0	2	0	3	0	2	8
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	1%
	Ja, ugentligt	Antal	0	0	4	0	0	0	0	4
		% af Skibstype	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
	Ja, månedligt	Antal	1	0	1	0	3	0	2	7
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
	ja, af og til	Antal	3	2	5	0	5	0	0	15
		% af Skibstype	1%	6%	1%	0%	2%	0%	0%	1%
Nej	Antal	268	32	485	44	285	111	298	1523	
	% af Skibstype	98%	94%	98%	100%	96%	100%	99%	98%	
Total	Antal	273	34	497	44	296	111	302	1557	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

På tværs af skibstyper er der ingen markante eller signifikante forskelle.

Den uønskede seksuelle opmærksomhed kommer primært fra kolleger og overordnede (spm. 17 fordelt på skibstype), her med hhv. 63 og 56 %.

Tabel 138: Spørgsmål 17 - Fra hvem har du været udsat for uønsket seksuel opmærksomhed? (fordelt på skibstype)

			Skibstype				Total
			Tank og Kemikalieskib	Container	Passagerskib	Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	
17. Fra hvem har du været udsat for uønsket seksuel opmærksomhed?	Kolleger	Antal	2	5	11	2	19
		% af Skibstype	50%	50%	92%	50%	63%
	En overordnet	Antal	3	5	5	4	17
		% af Skibstype	75%	50%	42%	100%	57%
	Underordnede	Antal	0	3	3	0	7
		% af Skibstype	0%	30%	25%	0%	23%
	Kunder	Antal	0	0	3	0	3
		% af Skibstype	0%	0%	25%	0%	10%
Total	Antal	4	10	12	4	30	

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning. Procenttal og totaler er baseret på antal respondenter. Nogle skibstyper er ikke repræsenteret i dette spørgsmål og er derfor ikke gengivet her.

Samme mønster gør sig gældende for hver af skibstyperne.

97 % har ikke været udsat for trusler om vold inden for de sidste 12 måneder (spm. 13.3 fordelt på skibstype).

Under 1 % oplever det minimum én gang om måneden.

Tabel 139: Spørgsmål 13.3 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for trusler om vold om bord? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	
13.3 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for trusler om vold om bord?	Ja, dagligt	Antal	1	0	0	0	0	0	1
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Ja, ugentligt	Antal	1	0	2	0	2	0	5
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
	Ja, månedligt	Antal	0	0	2	0	2	0	4
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
	ja, af og til	Antal	4	2	9	2	14	6	42
		% af Skibstype	1%	6%	2%	5%	5%	5%	3%
	Nej	Antal	267	32	486	42	280	105	1508
		% af Skibstype	98%	94%	97%	95%	94%	95%	97%
Total	Antal	273	34	499	44	298	111	1560	
	% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Der er ingen markante eller signifikante forskelle på tværs af skibstyper. Blandt besætningerne på RORO, passagerskib og supply er der dog en lidt større andel, der af og til oplever trusler om vold, end for de øvrige skibstyper.

Trusler om vold (18 fordelt på skibstype) kommer fra både kolleger, overordnede, underordnede og kunder, dog mindst fra underordnede.

Tabel 140: Spørgsmål 18 - Fra hvem har du været udsat for trusler om vold? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
18. Fra hvem har du været udsat for trusler om vold?	Kolleger	Antal	3	0	2	2	4	2	4	16
		% af Skibstype	75%	0%	18%	100%	22%	33%	80%	33%
	En overordnet	Antal	2	2	5	0	3	2	0	13
		% af Skibstype	50%	100%	45%	0%	17%	33%	0%	27%
	Underordnede	Antal	0	0	5	0	1	2	1	9
		% af Skibstype	0%	0%	45%	0%	6%	33%	20%	19%
	Kunder	Antal	0	0	0	1	12	1	0	14
		% af Skibstype	0%	0%	0%	50%	67%	17%	0%	29%
Total	Antal	4	2	11	2	18	6	5	48	

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning. Procenttal og totaler er baseret på antal respondenter.

For container er der en lidt større andel af truslerne, der kommer fra underordnede, end blandt de øvrige skibstyper.

Endnu færre har været udsat for direkte fysisk vold om bord inden for de sidste 12 måneder (spm. 13.4 fordelt på skibstype) end mobning og trusler om vold. Her svarer 99 % afkræftende. Det efterlader så 1 %, der i en eller anden grad har været udsat for fysisk vold.

Tabel 141: Spørgsmål 13.4 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for fysisk vold om bord? (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialslib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
13.4 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for fysisk vold om bord?	Ja, dagligt	Antal	1	0	0	0	0	0	0	1
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Ja, ugentligt	Antal	1	0	2	0	2	0	0	5
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	Ja, månedligt	Antal	0	0	2	0	2	0	0	4
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	ja, af og til	Antal	0	2	1	2	2	0	2	9
		% af Skibstype	0%	6%	0%	5%	1%	0%	1%	1%
	Nej	Antal	270	32	495	42	293	111	299	1542
		% af Skibstype	99%	94%	99%	95%	98%	100%	99%	99%
	Total	Antal	272	34	500	44	299	111	301	1561
		% af Skibstype	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Spørgsmålstype: Enkeltsvar, lodret procentberegning.

Der er ingen markante eller signifikante forskelle på tværs af skibstyper.

Det er primært fra nærmeste overordnede, at man bliver udsat for fysisk vold (spm. 19 fordelt på skibstype). Dog er basis her så lille, at der er ganske stor usikkerhed forbundet med tallene.

Tabel 142: Spørgsmål 19. Fra hvem har du været udsat for fysisk vold? (fordelt på skibstype)

			Skibstype					Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	
19. Fra hvem har du været udsat for fysisk vold?	Kolleger	Antal	1	0	1	2	0	4
		% af Skibstype	100%	0%	20%	100%	0%	31%
	En overordnet	Antal	0	2	3	0	2	7
		% af Skibstype	0%	100%	60%	0%	67%	54%
	Underordnede	Antal	0	0	3	0	0	3
		% af Skibstype	0%	0%	60%	0%	0%	23%
	Kunder	Antal	0	0	0	0	2	2
		% af Skibstype	0%	0%	0%	0%	67%	15%
Total	Antal	1	2	5	2	3	13	

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning. Procenttal og totaler er baseret på antal respondenter. Nogle skibstyper er ikke repræsenteret i dette spørgsmål og er derfor ikke gengivet her.

Sammenfatning for Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold

Samlet synes ingen af områderne Mobning, seksuel chikane, trusler om vold og vold at være udbredte problemer. Der hvor man oplever problemer, bør de tages alvorligt, og der bør arbejdes for at minimere sådanne situationer. Mobning opleves af 3 % mindst én gang om måneden og 7 % oplever det af og til. Det er et område, som har stor fokus i land, og som man også til søs skal være opmærksom på.

DEL V. HVILKE FAKTORER ER AFGØRENDE FOR TRIVSLEN?

I det ovenstående er det blevet analyseret, hvordan det står til med den psykiske trivsel blandt de søfarende i den danske handelsflåde. Temperaturen er taget, og nogle områder er blevet trukket frem som eventuelle indsatsområder i forhold til det videre arbejde med øget trivsel blandt de søfarende.

I dette afsnit søges det belyst, hvilke faktorer, der rent faktisk har betydning for trivsel, dvs. hvilke faktorer, der med størst effekt på trivsel kan vedligeholdes eller forbedres. Desuden bliver det belyst, hvilke faktorer der har indflydelse på, hvilket rederi man vælger at søge job hos.

Dette bliver der således spurgt direkte ind til i spm. 9. Når man bliver bedt om at angive de tre vigtigste motiver for at vælge det rederi, man er beskæftiget i nu, er der tre klare favoritter. For det første er lønnen vigtig. Dette angiver 44 % som værende et af de tre vigtigste motiver. Med næsthøjst tilslutning er udmønstingsperioden således også en vigtig faktor, her med 39 % tilslutning. Skibstype kommer ind som nummer tre på listen med 32 %. 25 % anser sejlsadsområde som vigtigt. 20 % har rederiets omdømme med i overvejelserne, når de vælger, hvilket rederi de ønsker at arbejde i, dog vælger kun 7 % ud fra anbefalinger. Også mulighed for karriereudvikling og efteruddannelse har 1/5 med som et af de væsentligste motiver for valg af rederi. Hver sjette angiver rederiets personalepolitik som motiv.

Knap 10 % lægger vægt på, at en del af søfolkene i rederiet har den samme nationalitet som én selv. Dette er interessant, og det stemmer samtidig overens med svarene fra spm. 8.2, hvor det fremgik, at 47 % foretrækker at være sammen med kolleger med samme nationalitet som en selv i deres fritid.

Tabel 143: Spørgsmål 9 - Hvad fik dig til at vælge dit nuværende rederi? Udpeg de tre vigtigste motiver for valg af rederi (fordelt på skibstype)

		Skibstype							Total	
		Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply	Coaster, specials ktb, tørlast og anden skibstype		
9. Hvad fik dig til at vælge dit nuværende rederi? Udpeg de tre vigtigste motiver for valg af rederi.	Skibstype	Antal	82	8	119	9	74	68	86	447
		% af Skibstype	36%	32%	29%	20%	25%	61%	31%	32%
Sejlsadsområde	Antal	41	2	38	24	143	8	91	348	
	% af Skibstype	18%	8%	9%	55%	48%	7%	33%	25%	
Løn	Antal	105	19	173	17	103	62	129	608	
	% af Skibstype	46%	76%	42%	39%	35%	56%	47%	44%	
Rederiets personalepolitik	Antal	49	16	96	2	19	6	44	233	
	% af Skibstype	22%	64%	23%	5%	6%	5%	16%	17%	
Udmønstingsperiode	Antal	65	8	113	29	130	62	141	547	
	% af Skibstype	29%	32%	27%	66%	44%	56%	51%	39%	
Mulighed for forfremmelse	Antal	48	2	88	3	16	10	22	188	
	% af Skibstype	21%	8%	21%	7%	5%	9%	8%	13%	
Mulighed for karriereudvikling og efteruddannelse	Antal	46	10	146	2	12	28	38	281	
	% af Skibstype	20%	40%	35%	5%	4%	25%	14%	20%	
Stilling om bord	Antal	18	1	29	8	50	3	24	132	
	% af Skibstype	8%	4%	7%	18%	17%	3%	9%	9%	
Omdømme	Antal	44	1	165	2	12	26	34	285	
	% af Skibstype	19%	4%	40%	5%	4%	23%	12%	20%	
Anbefalinger	Antal	14	0	28	2	24	4	27	99	
	% af Skibstype	6%	0%	7%	5%	8%	4%	10%	7%	
Der er en del af søfolkene i rederiet, der har samme nationalitet som mig	Antal	30	0	40	5	10	16	27	128	
	% af Skibstype	13%	0%	10%	11%	3%	14%	10%	9%	
Der er en del af søfolkene i rederiet, der har anden nationalitet end mig	Antal	8	0	9	0	0	1	5	23	
	% af Skibstype	4%	0%	2%	0%	0%	1%	2%	2%	
Andet	Antal	22	1	49	1	59	6	19	158	
	% af Skibstype	10%	4%	12%	2%	20%	5%	7%	11%	
Ved ikke	Antal	13	0	13	3	26	3	11	69	
	% af Skibstype	6%	0%	3%	7%	9%	3%	4%	5%	
Total	Antal	226	25	416	44	295	111	277	1395	

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning. Procenttal og totaler er baseret på antal respondenter.

Fordelt på skibstyper er der nogenlunde overensstemmelse mellem, hvilke motiver der er de mest fremtrædende. For passagerskib er skibstype dog ikke med blandt de tre mest repræsenterede motiver. Dette

kan skyldes, at for mange besætningsmedlemmer på passagerskibe er skibstypen givet. Sejladsområde og udmønstingsperiode er til gengæld vigtigere end lønnen. For besætningerne på container er lønnen stadig det vigtigste, men skibstype er heller ikke her repræsenteret i top 3. I stedet er anbefalinger og mulighed for karriereudvikling og efteruddannelse stærkt repræsenteret her.

Når det gælder, hvad der skaber arbejdsglæde, er det andre faktorer, der er vigtige (spm. 10 fordelt på skibstype). Her er det ansvar i jobbet, atmosfæren om bord samt gode kolleger om bord, der bidrager mest til arbejdsglæden, alle med ca. 50 % tilslutning. Anerkendelse i jobbet er også en vigtig faktor, her med 46 %. Over 1/4 tillægger arbejdets karakter en væsentlig værdi. Hver femte har angivet gode relationer til sine ledere som en af de tre vigtigste faktorer, mens hver sjette har angivet ledelsesstil generelt som en vigtig faktor.

Tabel 144: Spørgsmål 10 - Udpeg de tre faktorer, der skaber størst arbejdsglæde for dig (fordelt på skibstype)

			Skibstype						Coaster, specialskib, tørlast og anden skibstype	Total
			Tank og Kemikalieskib	Bulk	Container	RORO	Passagerskib	Supply		
10. Udpeg de tre faktorer, der skaber størst arbejdsglæde for dig.	Anerkendelse i jobbet	Antal	99	4	200	25	120	54	129	631
		% af Skibstype	45%	20%	49%	57%	41%	49%	49%	46%
	Ansvar i jobbet	Antal	106	7	217	13	140	67	147	697
		% af Skibstype	48%	35%	53%	30%	48%	60%	55%	51%
	Jobstatus	Antal	26	0	61	6	28	12	23	156
		% af Skibstype	12%	0%	15%	14%	10%	11%	9%	11%
	Ledelsesstil	Antal	46	10	90	8	28	12	30	224
		% af Skibstype	21%	50%	22%	18%	10%	11%	11%	16%
	Atmosfære om bord	Antal	99	6	183	29	176	62	136	690
		% af Skibstype	45%	30%	44%	66%	60%	56%	51%	51%
	Arbejdets karakter	Antal	49	2	109	8	77	41	70	355
		% af Skibstype	22%	10%	26%	18%	26%	37%	26%	26%
	Gode relationer mellem kolleger	Antal	109	11	186	26	173	48	132	684
		% af Skibstype	50%	55%	45%	59%	59%	43%	50%	50%
	Gode relationer til dine ledere	Antal	59	10	82	7	50	10	41	259
		% af Skibstype	27%	50%	20%	16%	17%	9%	15%	19%
	Gode relationer til rederiets landorganisation	Antal	37	7	34	4	13	6	18	119
		% af Skibstype	17%	35%	8%	9%	4%	5%	7%	9%
Andet	Antal	3	0	24	2	19	4	16	68	
	% af Skibstype	1%	0%	6%	5%	7%	4%	6%	5%	
Total	Antal		220	20	412	44	292	111	265	1365

Spørgsmålstype: Flersvar, lodret procentberegning. Procenttal og totaler er baseret på antal respondenter.

Disse faktorer er gennemgående for alle skibe de mest væsentlige for at skabe arbejdsglæde.

Ovenstående er således de søfarendes egne vurderinger af, hvad der skaber arbejdsglæde for dem. Ved at foretage en statistisk analyse af årsagssammenhænge i det foreliggende datamateriale kan disse vurderinger søges underbygget. Analysen er foretaget på baggrund af svarene i spørgsmålsgrupperne 3-8, som danner grundlag for *de seks guldorn*. Sammenhængen mellem disse spørgsmål og de generelle trivselsspørgsmål (spm. 2.1-2.4) analyseres ved hjælp af en multipel regressionsanalyse. Ved at antage, at de fire generelle trivselsspørgsmål er et samlet mål for overordnet trivsel, kan disse samles til én faktor²⁷.

Analysen beregner, hvor stor indflydelse de enkelte udsagn i spørgsmålsgrupperne 3-8 har på den overordnede trivsel. Modellen, der opstilles, kan således pege på, hvilke faktorer man kan prioritere i det videre arbejde med trivselen til søs²⁸.

De faktorer, der kommer frem som værende af stor betydning for den overordnede trivsel, stemmer ganske godt overens med de resultater, der fremkom af spørgsmål 10 ovenfor. Især 10 faktorer fremkommer signifikante og med ganske stor indflydelse. Disse er listet her med den mest indflydelsesrige faktor øverst.

²⁷ Ved hjælp af faktoranalyse kan de fire spørgsmål samles til én faktor og anvendes som afhængig variabel i en multipel regressionsanalyse.

²⁸ Den multiple regressionsanalyse har en forklaringsgrad (R^2) på 0,705, hvilket er en ganske høj forklaringsgrad.

Tabel 145: De 10 udsagn, der har størst indflydelse på overordnet trivsel

Spørgsmålsnummer	Spørgsmål
4.22	Jeg føler mig motiveret og engageret i mit arbejde.
6.1	Min nærmeste overordnede er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.
3.5	Man bliver anerkendt for et godt stykke arbejde.
8.4	I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.
3.9	Rederierorganisationen i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen.
4.15	Jeg kan bruge min kunnen og mine færdigheder i mit arbejde om bord.
3.1	Rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde.
4.10	Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.
3.4	Seniorofficererne er gode til at videregive vigtige informationer til resten af besætningen.
4.21	Jeg har mulighed for at lære noget nyt gennem mit arbejde.

Vigtigst for trivslen er ikke overraskende, at man føler sig motiveret og engageret i sit arbejde (spm. 4.22). Denne hører under kategorien *Mening i arbejdet*, og som det fremgik under det kapitel, var det samlede gennemsnit for 4.22 relativt højt på 3,9.

Dernæst er det vigtigt, at den nærmeste overordnede er villig til at lytte til den enkeltes problemer med arbejdet (spm. 6.1). Dette er også tilfældet for det meste, med et gennemsnit på 3,9, som det fremgik under kapitlet *Belønning*.

Anerkendelse går også igen her (spm. 3.5). Som det fremgik af spm. 10 ovenfor har næsten hver anden angivet anerkendelse som en af de tre vigtigste faktorer for arbejdsglæde. Denne analyse understøtter dette, og det er således vigtigt at anerkende besætningsmedlemmer for et godt stykke arbejde. Dette sker i en vis udstrækning, som det fremgik under *Belønning*, med et samlet gennemsnit på 3,7.

At være en del af et fællesskab både i fritiden og i arbejdstiden om bord vejer også tungt (spm. 8.4 og spm. 4.10). Dette stemmer overens med, at halvdelen mener, at det er vigtigt at have gode relationer til sine kolleger (i spm. 10). Begge spørgsmål hører under kategorien *Social støtte*, og som det fremgik af dette kapitel, har man et ganske godt fællesskab med sine kolleger. For spm. 8.4 var det samlede gennemsnit på 3,8, mens det for spm. 4.10 ligger endnu højere med 4,0.

Gode relationer til rederiet fremkommer her blandt de ti udsagn på to områder. For det første at det er vigtigt, at rederierorganisationen i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen (spm. 3.9), og for det andet at rederiet stoler på, at besætningen gør et godt stykke arbejde (spm. 3.1). Det er således vigtigt fra rederiets side at være lydhør over for forslag og ønsker samtidig med at udvise tillid til de ansatte på skibene. Hvad angår tilliden, så viser rederiet i ganske stor udstrækning denne med et relativt højt gennemsnit på 3,9, som også fremgår i kapitlet om *Social støtte*. Hvad angår at være lydhør over for forslag og ønsker fra besætningen, føler man ikke, at dette udvises i lige så stor udstrækning fra rederiet. Det samlede gennemsnit var her relativt lavt på 3,2, som det også fremgår af kapitlet om *Indflydelse*.

At videregive vigtig information fra seniorofficererne (spm. 3.4) har også stor indflydelse på trivslen. Man har således et behov for at føle sig informeret. Dette behov bliver til en vis udstrækning også dækket. Spm. 3.4 opnår et gennemsnit på 3,8, jf. kapitlet om *Forudsigelighed*.

Til sidst er det vigtigt at have mulighed for at lære nyt gennem arbejdet (spm. 4.21), dvs. der skal være udfordring i arbejdet og udviklingsmuligheder. Udsagnet opnår et samlet gennemsnit på 3,9, jf. kapitlet om *Krav*, hvilket er relativt højt.

Da den generelle tilfredshed er relativt stor blandt de søfarende, vil det være naturligt, at de faktorer, der har stor indflydelse på denne tilfredshed, samtidig ligger relativt højt. Det skal dog bemærkes, at der stadig er plads til forbedring af disse faktorer for at opnå en endnu større tilfredshed.

Velkommen til Søfartens Arbejdsmiljøråds spørgeskemaundersøgelse om trivslen til søs. Spørgeskemaundersøgelsen er helt anonym, og dit rederi vil ikke kunne få adgang til din specifikke besvarelse.

Spørgeskemaet indledes med en række faktuelle spørgsmål, som er nødvendige for at kunne analysere resultaterne. Herefter vil spørgsmålene bevæge sig igennem forskellige temaer af betydning for din tilfredshed og trivsel i arbejdet. Du skal besvare spørgeskemaet efter forholdene på det skib, du er på lige nu, eller hvis du er hjemme, det skib du sidst var udmønstret på.

Nogle af spørgsmålene passer bedre til dig og dit arbejde end andre, men forsøg at besvare alle spørgsmålene og sæt kryds ud for det, der passer bedst på dit arbejde.

Hvis der er et spørgsmål, du ikke mener, at du er i stand til at besvare, skal du sætte X i "Ved ikke" boksen.

Besvarer du spørgeskemaet på papir, skal det sendes til:

Interresearch A/S
Frederiksholms Kanal 4 B, 3.
DK-1220 Copenhagen K
Denmark

Du kan sende din papirbesvarelse selv, eller I kan gøre det samlet om bord.
En sidste mulighed er at sende din besvarelse pr. mail til seahealth@interresearch.dk

1. Generelle spørgsmål om dig og din tilknytning til den danske handelsflåde.

1.1 - Hvilken skibstype sejler du på?

Kun ét svar

- Tank
- Bulk
- Container
- RORO
- Passagerskib
- Supply
- Coaster
- Kemikalieskib
- Specialskib
- Tørlast
- Anden skibstype

1.2 - Hvad er du mønstret som?

Kun ét svar

- Skibsfører
- Overstyrmand
- 1. styrmand
- 2. styrmand
- 3. styrmand
- Junior dual

- Senior dual
- Maskinchef (first in command)
- 1. mester (second in command)
- 2. mester (third in command)
- 3. mester (fourth in command)
- Juniormester
- Maskinist
- Ubefaren skibsassistent
- Befaren skibsassistent
- Faglært skibsassistent
- Skibsmekaniker
- Elektriker
- Butikschef
- Oldfrue
- Hovmester / Chief Purser
- Kok
- Catering (officer)
- Catering (menig)
- Under uddannelse
- Anden stilling - angiv hvilken: _____

1.3 - Hvad er din nationalitet?

Kun ét svar

- Dansk
- Filippinsk
- Polsk
- Indisk
- Færøsk
- Thailandsk
- Ukrainsk
- Svensk
- Lettisk
- Brasiliansk
- Russisk
- Estisk
- Litauisk
- Norsk
- Kinesisk
- Kroat
- Italiensk
- Græsk
- Andet
- Anden - angiv hvilken: _____

1.4 – Hvor mange havneanløb har dit skib typisk?

Kun ét svar

- 5 eller flere havneanløb om dagen
- 1-4 havneanløb om dagen
- 1 havneanløb hver 2. dag
- 1 havneanløb hver 3. til 5. dag
- Færre end 1 havneanløb hver 6. dag

1.5 – Hvad er dit køn?

Kun ét svar

- Mand
- Kvinde

1.6 – Hvad er din alder?

Kun ét svar

- 18 - 24 år
- 25 - 29 år
- 30 - 39 år
- 40 - 49 år
- 50 - 59 år
- 60 år eller mere

1.7 – Hvor længe har du sejlet?

Kun ét svar

- Under 1 år
- 1 – 2 år
- 3 – 5 år
- 6 – 10 år
- 10 – 20 år
- Mere end 20 år

1.8 – Hvor længe har du været ansat i dit nuværende rederi?

Kun ét svar

- Under 1 år
- 1 - 2 år
- 3 - 5 år
- 6 - 10 år
- 10 - 20 år
- Mere end 20 år

1.9 – Hvor mange nationaliteter består besætningen af på dit nuværende skib? Hvis du ikke er om bord nu, bedes du oplyse, hvor mange nationaliteter, der var på det skib, du sidst sejlede på?

Kun ét svar

- 1
- 2
- 3
- 4
- Flere

1.10 – Hvor ofte sker det, at du skal forholde dig til nye kolleger om bord, du ikke kender i forvejen?

Kun ét svar

- Oftere end hver 2. uge
- Hver 3. - 6. uge
- Hver 6. - 8. uge
- Hver 2. - 4. måned
- Sjældnere

1.11 – Hvordan er du forhyret?

Gerne flere svar

- Holddrift (kan forlade skibet, når man har fri)
- Mønstreret (opholder sig om bord også i frivagter og indgår i beredskabet)
- Rederiansat (fastansatte, der også er ansatte under ferie og frihed)
- Skibsansat (ansat på kontrakt, der gælder for den periode, man er om bord)
- Ved ikke

1.12 - Hvilken vagt går du?

Kun ét svar

- To-skiftevagt
- Tre-skiftevagt
- Tilkaldevagt

- Skiftende vagtsystemer
- Er ikke vagtgående
- Ved ikke

2. Overordnede spørgsmål til din tilfredshed med arbejdet i almindelighed.

Hvor tilfreds er du med:

Kun ét svar i hver linje

	Meget tilfreds 5	Tilfreds 4	Hverken eller 3	Utilfreds 2	Meget utilfreds 1	Ved ikke
2.1 - dine fremtidsudsigter i arbejdet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2 - arbejdsmiljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3 - måden, dine evner bruges på	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4 - dit job som helhed, alt taget i betragtning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Spørgsmål om din oplevelse af din arbejdsplads som helhed.

Kun ét svar i hver linje

	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
3.1 - Rederiet stoler på, at besætningen om bord gør et godt stykke arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2 - Man kan stole på, at det, som rederiet siger, de vil gøre, også bliver gjort.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3 - Konflikter om bord bliver løst på en retfærdig måde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4 - Seniorofficererne er gode til at videregive vigtige informationer til resten af besætningen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5 - Man bliver anerkendt for et godt stykke arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.6 - Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.7 - Besætningen om bord er i almindelighed gode til at videregive informationer til senior-officererne.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.8 - Besætningen om bord på dit skib stoler i almindelighed på hinanden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.9 – Rederiorganisationen i land responderer/reagerer på forslag og ønsker fra besætningen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.10 – Besætningen kan give udtryk for deres meninger og følelser.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.11 - Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Spørgsmål om din egen arbejdssituation og dit samarbejde med og støtte til/fra kolleger.

Kun ét svar i hver linje

	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
4.1 - Mit arbejde er jævnt fordelt, således at det ikke hober sig op.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2 – Jeg har stor indflydelse på beslutninger om mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.3 - Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4 - Der er en god stemning mellem mig og mine kolleger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.5 - Jeg skal ikke tage stilling til andre menneskers personlige problemer om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.6 - Jeg har indflydelse på, hvad jeg laver om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.7 - Jeg har en følelse af at have overblik over mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.8 - Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på skibet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.9 - Jeg når alle mine arbejdsopgaver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.10 - Jeg føler mig som en del af et fællesskab om bord på mit skib.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.11 - Jeg har indflydelse på mængden af mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.12 - Jeg får ofte hjælp og støtte fra mine kolleger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.13 - Mine kolleger er ofte villige til at lytte til mine problemer med arbejdet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4 (fortsat). Spørgsmål om din egen arbejdssituation og dit samarbejde med og støtte til/fra kolleger.

Kun ét svar i hver linje

	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
4.14 - Mine kolleger taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.15 - Jeg kan bruge min kunnen og mine færdigheder i mit arbejde om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.16 - Jeg nyder at fortælle om mit arbejde om bord til andre mennesker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.17 - Jeg får al den information, jeg behøver for at klare mit arbejde godt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.18 - Jeg modtager ikke modsatrettede instruktioner fra mine overordnede	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.19 - Jeg bliver generelt behandlet retfærdigt om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.20 - Jeg ved nøjagtigt, hvad der forventes af mig om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.21 - Jeg har mulighed for at lære noget nyt gennem mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.22 - Jeg føler mig motiveret og engageret i mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.23 - I løbet af arbejdsdagen er arbejdstempoet om bord ikke for højt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.24 - Administration og kontrol fra udefrakommende instanser er ikke et problem for mig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.25 - Jeg føler, at jeg har de fornødne kompetencer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.26 - Jeg føler, at mine kolleger har de fornødne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

kompetencer.

De følgende spørgsmål handler om henholdsvis din skibsfører og din nærmeste overordnede.

5. Skibsføreren:

Kun ét svar i hver linje

	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
5.1 – Min skibsfører er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 – Jeg får ofte hjælp og støtte fra min skibsfører.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.3 – Min skibsfører taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.4 - Min skibsfører har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.5 - De to skibsførere, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.6 – Min skibsfører sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7 – Min skibsfører tager ofte initiativer, der prioriterer trivsel på arbejdspladsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.8 - Min skibsfører er god til at planlægge arbejdet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.9 – Min skibsfører har de fornødne kompetencer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.10 - Min skibsfører er god til at løse konflikter.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. - Din nærmeste overordnede i linjen.

Hvis din skibsfører er din "nærmeste overordnede i linjen" eller du selv er skibsfører, skal du ikke besvare spørgsmålene 6.0 til 6.12.

6.0 Min nærmeste overordnede i linjen er:

Kun ét svar

- Overstyrmand
- 1. styrmand
- 2. styrmand
- 3. styrmand
- Dual
- Maskinchef (first in command)
- 1. mester (second in command)
- 2. mester (third in command)
- 3. mester (fourth in command)
- Juniormester
- Hovmester / Chief Purser
- Butikschef
- Catering (officer)
- Oldfrue
- Supervisor

En anden - angiv hvilken: _____

Nærmeste overordnede i linjen:						
<i>Kun ét svar i hver linje</i>						
	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
6.1 – Min nærmeste overordnede er villig til at lytte til mine problemer med arbejdet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2 – Jeg får ofte hjælp og støtte fra min nærmeste overordnede.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.3 – Min nærmeste overordnede taler ofte med mig om, hvor godt jeg udfører mit arbejde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.4 - Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på det psykiske arbejdsmiljø om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.5 - Mine nærmeste overordnede, der er tilknyttet skibet, forsøger at koordinere deres holdninger, værdier og mål for arbejdet, der skal gøres om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.6 – Min nærmeste overordnede sørger ofte for, at det enkelte besætningsmedlem har gode udviklingsmuligheder.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.7 – Min nærmeste overordnede tager ofte initiativer, der prioriterer trivslen på arbejdspladsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.8 - Min nærmeste overordnede er god til at planlægge arbejdet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.9 – Min nærmeste overordnede har de fornødne kompetencer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.10 - Min nærmeste overordnede er god til at løse konflikter.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.11 – Min nærmeste overordnede har stor indflydelse på arbejdsmiljøet om bord.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.12 - Min nærmeste overordnede er lydhør over for idéer og forslag fra besætningen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Spørgsmål om sammenhængen mellem arbejde og hjemmeliv.						
<i>Kun ét svar i hver linje</i>						
	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
7.1 - Der er ikke konflikt mellem mit arbejde og hjemmeliv, sådan at jeg helst ville være "begge steder på én gang".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.2 – Mit arbejde gør ikke, at jeg føler mig socialt isoleret hjemme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.3 – Jeg føler ikke, at mit arbejde tager så meget af min energi, at det går ud over privatlivet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.4 – Min familie eller venner siger aldrig til mig, at mit arbejde har en negativ indvirkning på mit humør.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Din fritid og dit sociale liv om bord.						
<i>Kun ét svar i hver linje</i>						
	Meget	Enig	Hverken	Uenig 2	Meget	Ved

	enig 5	4	3	2	1 uenig	ikke
8.1 – I min fritid om bord er jeg ofte sammen med mine kolleger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.2 – I min fritid om bord foretrækker jeg primært at være sammen med kolleger af samme nationalitet som mig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.3 – I min fritid om bord er der en god stemning mellem mig og mine kolleger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.4 – I min fritid om bord føler jeg mig som en del af et fællesskab.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Hvad fik dig til at vælge dit nuværende rederi? Udpeg de tre vigtigste motiver for valg af rederi.

Gerne flere svar

- Skibstype
- Sejladsområde
- Løn
- Rederiets personalepolitik
- Udmønstringsperiode
- Mulighed for forfremmelse
- Mulighed for karriereudvikling og efteruddannelse
- Stilling om bord
- Omdømme
- anbefalinger
- Der er en del af søfolkene i rederiet, der har samme nationalitet som mig
- Der er en del af søfolkene i rederiet, der har anden nationalitet end mig
- Andet
- Ved ikke

10. Udpeg de tre faktorer, der skaber størst arbejdsglæde for dig.

Gerne flere svar

- Anerkendelse i jobbet
- Ansvar i jobbet
- Jobstatus
- Ledelsesstil
- Atmosfære om bord
- Arbejdets karakter
- Gode relationer mellem kolleger
- Gode relationer til dine ledere
- Gode relationer til rederiets landorganisation
- Andet

11. Hviletid og søvn.

Spørgsmål om hvordan du har haft det de sidste 4 uger om bord.

Hvis du er hjemme nu, så tag udgangspunkt i den sidste periode du var ude. Hvis du er i holddrift eller mønstret i kortere tid, så tag udgangspunkt i den sidste relevante periode.

Kun ét svar i hver linje

	Hele tiden	En stor del af tiden	En del af tiden	Lidt af tiden	På intet tids- punkt	Ved ikke
11.1 – Hvor ofte sov du dårligt og uroligt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.2 - Hvor ofte følte du dig udkørt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.3 – Hvor ofte havde du svært ved at falde i søvn?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11.4 - Hvor ofte følte du dig fysisk udmattet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.5 - Hvor ofte vågnede du for tidligt uden at kunne falde i søvn igen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.6 – Hvor ofte har du følt dig træt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.7 - Hvor ofte er du vågnet flere gange og har haft svært ved at falde i søvn igen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.8 - Hvor ofte havde du problemer med at slappe af?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.9 - Hvor ofte har du været/følt dig irriteret?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.10 - Hvor ofte har du været/følt dig anspændt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.11 – Hvor ofte har du været/følt dig stresset?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.12 - Jeg havde indflydelse på overholdelsen af min hviletid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.13 - Jeg overholdt min hviletid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.14 - Rammerne for at overholde min hviletid var til stede.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.15 - Vi kunne organisere arbejdet, således at vi kunne overholde vores hviletid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.16 - Overfor mine nærmeste ledere har jeg gjort opmærksom på eventuelle hviletidsoverskridelser.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.17 – Hvor ofte har du følt dig for træt til at udføre dit arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11.18 - Stemmer din registrerede arbejdstid overens med den tid, du rent faktisk arbejder?
Kun ét svar

- Ja
- Nej, jeg arbejder mere
- Nej, jeg arbejder mindre

12. Spørgsmål om dit generelle helbred.
Kun ét svar i hver linje

	Meget enig 5	Enig 4	Hverken eller 3	Uenig 2	Meget uenig 1	Ved ikke
12.1 – Mit helbred er som helhed godt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.2 – Jeg oplever ingen kroniske helbredsmæssige problemer (fx allergi, astma o. lign.), som påvirker min oplevelse af mit psykiske arbejdsmiljø.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Spørgsmål om mobning, uønsket seksuel opmærksomhed, trusler om vold og fysisk vold.

Ved mobning forstår man, at man gentagne gange bliver udsat for ubehagelig eller nedværdigende behandling, som det er svært at forsvare sig imod.
Kun ét svar i hver linje

	Ja, dagligt	Ja, ugentligt	Ja, månedligt	ja, af og til	Nej
13.1 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for mobning om bord?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 13.2 - Har du inden for de sidste 12 måneder følt dig generet af uønsket seksuel opmærksomhed om bord?
- 13.3 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for trusler om vold om bord?
- 13.4 - Har du inden for de sidste 12 måneder været udsat for fysisk vold om bord?

Hvis du har svaret bekræftende i spørgsmål 13, bedes du også besvare det tilhørende spørgsmål 14, 15, 16, 17, 18 og/eller 19.

14. Har du orienteret skibsføreren / din nærmeste overordnede om overgreb?

Kun ét svar

- Ja
 Nej

15. I givet fald, er der så taget initiativer fra ledelsens side til at stoppe overgreb inden for meget kort tid efter din orientering?

Kun ét svar

- Ja
 Nej
 Ved ikke

16. Fra hvem har du været udsat for mobning?

Gerne flere svar

- Kolleger
 En overordnet
 Underordnede
 Kunder

17. Fra hvem har du været udsat for uønsket seksuel opmærksomhed?

Gerne flere svar

- Kolleger
 En overordnet
 Underordnede
 Kunder

18. Fra hvem har du været udsat for trusler om vold?

Gerne flere svar

- Kolleger
 En overordnet
 Underordnede
 Kunder

19. Fra hvem har du været udsat for fysisk vold?

Gerne flere svar

- Kolleger
 En overordnet
 Underordnede
 Kunder

Tak for din besvarelse.

