



ISSN 1395-7414

# Sø Sikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## Near-miss

A near-miss is basically a dangerous situation that never managed to develop into an accident. It might be anything from a narrow gap between two ships, a large pot of soup that has not been properly made fast to the gimbals and careers off the cooker, or a hammer that falls from the mast right alongside a deckhand. All situations that could have ended up as disasters if fortune had not been happened to be smiling that day. And also all situations that could be prevented by changing procedures, modifications to gear or by being extra aware in special situations. The near-miss reporting system means that ship owners have to analyze situation reports and modified procedures, etc., and send reports out to all their vessels so that everybody can prevent similar situations. But since in fact most near-misses are down to general reasons and are not linked to an individual vessel or ship-owner, they have now been working for a year in the shipping sector on setting up a database to collate all reported near-misses from all Danish shipowners. In fact it is the Danish Maritime Authority that has ordered the database to be set up but they have given the go ahead for those involved in the sector to set up the database on a voluntary basis, something that naturally very much concerns the Danish Maritime Occupational Health Service. The Service has therefore translated the Swedish 'Insjö' database

*Continues on page 2*

## Near miss-database klar

### Alle near miss-indberetninger skal lægges ind i en fælles database, så flere kan drage lære af de farlige situationer

Af Lise Mortensen Høy

En near miss er i bund og grund en farlig situation, der aldrig nåede at udvikle sig til en ulykke. Det kan være alt fra en snæver passage mellem to skibe; en stor gryde suppe, der ikke er gjort ordentlig fast i slingregrejet og kurer hen ad komfuret – eller en hammer, der er falder ned fra masten lige ved siden af en skibs-assistent.

Alt sammen situationer, der kunne være gået rigtig galt, hvis ikke heldet lige havde været ude den dag. Og også situationer, der kan forebygges ved at ændre proceduren, ændre grejet eller ved at være ekstra opmærksom i særlige situationer.

Det ligger i near miss-systemet, at rederierne skal analysere de indberettede situationer og melde ændrede procedurer etc. ud til alle rederiets skibe, så de kan forebygges en lignende situation.

#### Database

Men da de fleste near misser jo i virkeligheden er almene og ikke knytter sig til et enkelt skib eller et særligt rederi, har man i søfartserhvervet nu arbejdet i et års tid på at få oprettet en



Når near miss-rapporterne samles i en database, kan hele søfartserhvervet drage lære af situationerne, siger sekretariatschef Morten Vinter, Søfartens Arbejdsmiljøråd.

database, der skal samle de indberettede near misser fra alle danske rederier.

Faktisk er det Søfartsstyrelsen, der har krævet, at databasen bliver oprettet, men man har herfra givet grønt lys for, at erhvervets parter opretter databasen ad frivillighedens vej, en opgave, der naturligt har hjemme hos Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Rådet har derfor fået oversat den velfungerende svenske database 'Insjö' til dansk/engelsk, og meldingen fra sekretariatschef Morten Vinter

er, at den nu fungerer, og at der allerede er lagt 50 near miss-rapporter ind i den, udlånt fra to danske rederier.

#### Selvbetjening

– Vi forestiller os et system, hvor near miss-rapporterne i første omgang sendes fra skibet til rederiet. Her behandles de af den designerede person, og det er så ham, der beslutter, hvilke rapporter der skal sendes videre til databasen; naturligvis i anonymiseret form.

Databasen er i øvrigt indrettet sådan, at den returnerer en række near miss-rapporter fra samme arbejdsområde, så man altid får noget igen. – Samtidig arbejder vi på muligheden for at køre vores system sammen med det svenske – så databasen bliver endnu større, forklarer Morten Vinter, der forudser, at man om en årrække vil kunne ændre forretningsgangen, så man kan lægge rapporterne ind direkte ude fra skibene. Søfartens Arbejdsmiljøråd og Rederiforeningen mødtes om de sidste detaljer for databasen i november, og det er planen, at databasen bliver tilgængelig på Internettet i begyndelsen af det nye år.

*Læs mere side 4-7.*

**Rådet har oversat den velfungerende svenske database "Insjö".**



# Ulighed i sundhed

I årevis har man diskuteret de søfarendes dårligdomme. Det var ensomt, farligt og usundt at være sømand. I Rådet har vi ikke holdt os tilbage. Vi har været problemfokuserende. Men i samme åndedrag har vi jo forsøgt at være problemløsende. Sådan må rækkefølgen nødvendigvis være: Diagnosen stilles. Behandlingen indledes. Patienten får det bedre. Med forebyggende tiltag kan den totale sundhed genvindes. Det er situationen for dansk søfart 2005. Vi er godt på vej. Målt med internationale briller ligger vi fornemt. Næppe nogen anden søfartsnation har arbejdet så målrettet på at opnå et godt maritimt arbejdsmiljø?

Kritikere vil derfor hævde, at nu må det være slut med klagesangen. Ikke mindst af hensyn til rekrutteringen og dansk søfarts fremtid. Andre vil derimod fastholde, at der fortsat er behov for markante forbedringer i den danske handelsflåde. I Rådet har vi stor respekt for begge synspunkter. Vi er faktisk enige i, at sandheden er et både og. Registerdata kan fortsat dokumentere en række negative resultater omkring sygelighed og tidlig død for de søfarende som gruppe. Men tallene afspejler store forskelle. Den vigtigste forklaring er socialt betinget. De veluddannede har altid haft en bedre sundhed end de ufaglærte. Til lands og til vands. Denne ulighed gør sig derfor også stærkt gældende i dansk søfart. Officererne klarer sig bedre end de menige. De store rederier har mere sundhed end de små.

De store rederier har derfor en pointe, når de rekrutterer nye aspiranter i dag. De unge mennesker går ind i en god maritim uddannelse med høj kompetence og god løn. Alt tyder derfor på, at deres helbredsmæssige prognose er fuldt på højde med et tilsvarende, akademisk job i land. Men det kan ikke ændre på, at søfarten som helhed fortsat kæmper med en række historiske dårligdomme, som det er alt for tidligt at erklære udyddet.

Det væsentlige er at fastholde, at søfarten beskæftiger mennesker med forskellige forudsætninger og baggrund. Alle gør de en fremragende indsats og har andele i de gode resultater, dansk søfart præsterer i disse år. De har derfor krav på, at vi sammen sikrer dem en maksimal livskvalitet. I Rådet vil vi derfor holde fast i fagligheden og etikken: Noget er godt, andet skidt, men der er fortsat behov for endnu mere sundhed i dansk søfart.

**SøSikker udgives af Søfartens Arbejdsmiljøråd,**  
Amaliegade 33 B,  
DK, 1256 København K.  
Tlf. 33 11 18 33  
Fax 33 11 14 60  
e-mail: info@seahealth.dk  
www.seahealth.dk

**Ansvarshavende:**  
Sekretariatschef Morten Vinter  
Redaktør: Peter Finn Larsen  
Tlf. 57 82 02 03  
e-mail: larsen@lapart.dk

**Layout:** www.fingerprint.dk  
**Tryk:** Jannerup offset A/S

*Søfartens Arbejdsmiljøråd er en privat selvejende institution oprettet i december 1993 med en bestyrelse på 12 medlemmer – seks fra rederside og seks fra personaleorganisationerne.*

*Arbejdsmiljørådet er bedriftssundhedstjeneste for den danske handelsflåde med det formål at fremme sikkerhed og sundhed blandt de ansatte på danske handelsskibe samt at forebygge arbejdsmiljøskader, herunder arbejdsulykker, erhvervs sygdomme og nedslidning. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.*

**Morten Vinter**

## Minister ønsker flere promillegrænser til søs

Promillegrænsen for søfolk i erhvervssejlad bliver på 0,2 i lighed med den, der gælder for piloter og lokomotivførere, mens visse lystsejlere må have en promille på 0,5, der svarer til promillegrænsen for bilister. Det er indholdet i det lovforslag om alkoholregler til søs, som økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen (K) fremlægger i midten af januar for at styrke sikkerheden til søs.

Lovforslaget kommer i kølvandet på ulykken med coasteren Karen Danielsen, der, ført af en beruset styrmand med en promille på 1,55, kolliderede med Storebæltsbroen i marts.

"Vi skrider ind over for de alvorlige ting ved spiritussejlad i erhvervsstrafikken til søs, men vi ønsker ikke at straffe fritidssejlere, der tager madkurven med ud på vandet for at hygge sig," siger Bendt Bendtsen til Ritzau.

*Continued from page 1* into Danish and English and Dr Morten Vinter who heads up the service now reports that it is up and running on the basis of 50 near-miss reports borrowed from Danish shipowners. "Our idea of the system is for near-miss reports to be initially sent from the vessel to the shipowner. There they are dealt with by a designated person who then decides which reports should be submitted to the database, naturally on an anonymised basis." The database has also been set up so that it shows up a range of near-miss reports from the same working area, so there is always some feedback. "We are also working on the possibility of running our system in parallel with the Swedish system so as to operate with an even larger database," explains Morten Vinter, who predicts that in a few years it will be possible to change the procedures so that reports can be entered directly by vessels. The Danish Maritime Occupational Health Service and the Danish Shipowners' Association met up to discuss the final details of the database in November and the plan is for the database to be accessible aboard on the internet just after the New Year.

## Alcohol limits at sea

The blood alcohol limit for seamen in commercial operations is to be 0.2. The same limit applies to pilots of aircraft and train drivers although for certain yachtsman the limit is 0.5, which is the same as for car drivers. These limits are in a Bill on maritime alcohol regulations which Finance and Trade Minister Bendt Bendtsen (Cons) will be presenting in mid January to boost safety at sea.

*Continues on page 3*



# Tøndeslinget svigtede og foden blev næsten revet af

68-årig var medhjælper for en dag på et mindre fartøj – og det gik galt



Skibsejer Leif Nielsen (t.h.) demonstrerer det nye og mere sikre tøndesling for Søren Bøge Pedersen fra Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Det var blevet mørkt, og vinden var frisket op hen under aften 23. december sidste år. Heidi Supply var i gang med at levere stores til Torm Estrid, der lå for anker på Københavns Red. Der manglede kun en enkelt tønde samt et bundt seks meter langt vinkeljern. Alt forløb planmæssigt.

Fører af Heidi Supply var den sædvanlige medhjælper, som i flere år har arbejdet som medhjælper og afløser for skipper og bådejer Leif Nielsen, som ikke var om bord.

Afløserens 68-årige far var med som medhjælper – og han var mest med af nysgerrighed og interesse for, hvad sønnen beskæftigede sig med. Han havde ingen erfaring med medhjælperjobbet.

## Ulykken

Da den sidste olietønde netop var løftet fri af fartøjets dæk, skete ulykken. Fartøjet bevægede sig i søen, hvorved olietønden ramte ned i dækket. En krog i et tøndesling greb fat i bundtet af stangiern, der lå på dækket

langs med fartøjets styrbord side. Stroppen rundt om vinkeljernene brast, og jernet ramte med den agterste ende faderen, der netop var på vej agterover i styrbord side på vej ind i styrehuset. Han blev ramt på venstre ben i ankelledet, hvorved foden blev revet næsten af.

Da han kom fri af styrehuset, væltede han bagover og lå med sin højre side af overkroppen på lønningen, hvor han søgte at holde fast med sin venstre arm og hånd for ikke at falde over bord, men vinkeljernene var ved at trække ham med ud. I sidste øjeblik fik sønnen fat i ham, og ved fælles hjælp blev han trukket ind på dækket, hvor han lå med voldsomme smerter.

Efter at have underbundet benet, fik sønnen bugseret faderen ind i styrehuset, og der blev alarmeret en helikopter, som fik bragt faderen til Odense Universitets Sygehus.

## Arbejdspladsvurdering

10 måneder senere besøgte arbejdsmiljøkonsulent Søren Bøge Pedersen fra Søfartens Arbejdsmiljøråd Heidi Supply, hvor skipper Leif Nielsen tog imod. Han var blevet præsenteret for Søfartsstyrelsens krav om at udarbejde en arbejdspladsvurdering samt at udarbejde skriftlige procedurer for overførsel af proviant og stores til andre skibe på reden og havde søgt hjælp i Arbejdsmiljørådet.

Leif Nielsen: – Det er svært at vurdere årsagen til ulykken, når man ikke selv har været til stede, men det er da nok korrekt, som Opklaringsenheden skriver i sin ulykkesrapport, at arbejdet skulle være stoppet, fordi vejret var for hårdt – eller være stoppet til man kunne komme i læ af det større skib.

– I mine snart 40 år med at sejle proviant og stores i Københavns Havn har jeg aldrig været ude for noget lignende. Vi har været ved at blive trukket ned en gang, og jeg er røget over bord en is-

kold vinterdag, men jeg mindes ikke en tilsvarende ulykke som den sidste år.

**“Jeg har aldrig været ude for noget lignende”**

I konsekvens af ulykken har Leif Nielsen anskaffet sig et nyt og mere sikkert tøndesling.

– Efter min vurdering er det her, årsagen til ulykken skal findes, da det er det, der griber fat i vinkeljernene og udløser ulykken sammenholdt med, at kranen på Estrid Torm var langsomtgående. Havde den trukket tøndeslinget lidt hurtigere op, var tønden jo ikke slået ned i dækket, mener Leif Nielsen, som nu i fællesskab med Søren Bøge er gået i gang med at udarbejde en arbejdspladsvurdering og en risikovurdering af arbejdet.



Continued from page 2

The Bill comes in the wake of the accident involving the coaster "Karen Danielsen," when a drunken seaman with a blood alcohol level of 1.55 collided with the Great Belt Bridge in March.

## Foot almost torn off

Night had fallen and the wind had freshened during the evening of 23 December last year. The Heidi Supply was in the process of delivering stores to the Torm Estrid which they lay at anchor in the Copenhagen Roads. Only a single barrel and a 6 m long bundle of angle iron were left. Everything was going to plan. The accident struck just as the last barrel of oil was being lifted from the vessel's deck. The vessel lifted with the sea and the barrel hit the deck. A hook in a barrel sling caught in a bundle of iron rods lying fore and aft on deck to starboard. The strop round the angle iron broke and the end of the iron hit a deckhand who was on his way aft on the starboard side to the wheelhouse. His left ankle was struck and his foot almost torn off. A helicopter was called and the deckhand was taken to hospital. The accident led to a Danish Maritime Authority order for a workplace assessment and for written procedures to be drawn up for transferring stores and supplies to other vessel lying in the roads. The skipper, Leif Nielsen, received assistance from the Danish Maritime Occupational Health Service in doing so. Leif Nielsen has been sailing stores in the Port of Copenhagen for 40 years and had never come across a similar accident but this accident led to the barrel lifting strop being changed to another, more secure model (see photo).

## Near-miss



Dealing with near-misses is all about facing up to the prejudices and obstacles that are getting in the way of what Dr Morten Vinter who heads up the Danish Maritime Occupational Health Service calls "the biggest factor in preventing industrial accidents that is left in Danish shipping".

Everyone who deals with safety aboard vessels knows that the number of reports actually filed is far too low. There is also the tendency to feel it is easier and less dangerous to file a near-miss report about a technical fault, or faults by other people for that matter, than it is to write to your employer to say you were just about to make a mistake or cause an accident.

There is no doubt that individual shipowners find it takes up to several years to put in place the safety culture, the trust and the systems required to get all crew members, irrespective of language barriers, to take on the near-miss system aboard.

Many shipowners report that things are going the right way and that near-miss reports have quietly started to find their way to safety officers' e-mail inboxes. "And that is exactly what it is all about," stresses the Chairman of the Service, Frede Kristiansen.

"In the first instance, shipowners need to convince officers of the benefits of the system, also by operating a no-blame culture for such a long time that everyone in the company believes in it and trusts it.

"There is no doubt that it is the officers who have to start by sending in near-miss reports. Then when

*Continues on page 5*



*Near miss er en situation, hvor det kunne være gået galt; hvis man tilfældigvis ikke lige var meget heldig. Denne krankrog faldt ned på et skibsdæk under løft af container til en olierig. Ingen blev ramt. Altså var der tale om et near miss.*

### **Near miss:**

# Godt på vej – men langt til målet

**Alle i søfartsfaget er enige om, at near miss-indberetninger er en af vejene til færre arbejdsulykker. Spørgsmålet er, hvordan vi får skabt en sikkerhedskultur, der får alle ude på skibene med på ideen – og til at sende indberetningerne**

Af Lise Mortensen Høy

Det handler om near miss, og det handler fortsat om at få brudt de fordomme og forhindringer, der tydeligvis ligger og spærrer for det, som sekretariatschef Morten Vinter fra Søfartens Arbejdsmiljøråd betegner som "den største faktor i bekæmpelse af de arbejdsulykker, der er tilbage i dansk søfart".

Ingen kan jo i virkeligheden vide, hvor mange near miss-indberetninger, der 'burde' blive sendt hvert år, men stort set alle, der har med sikkerheden på skibene at

gøre, vurderer, at antallet af indberetninger er alt for lavt.

Der er samtidig en tendens til, at det er nemmere og mere ufarligt at sende en near miss om tekniske fejl – eller andres fejl for den sags skyld – end at skrive til sin arbejdsgiver, at man selv var lige ved at dumme sig – eller afstedkomme en ulykke.

Kort sagt; der er mange kameler, der skal sluges. Og der er ingen tvivl om, at det i det enkelte rederi tager

op til flere år at få oprettet den sikkerhedskultur, den tillid og de systemer, der skal til, for at near miss-systemet rækker helt ud til den filippinske kok, der kun taler gebrokkent engelsk, og som ikke kan skrive selv.

### **Godt på vej**

Men samtidig er det meldingen fra mange rederier, at det går den rigtige vej, og at near miss-indberetningerne lige så stille er begyndt at tikke ind på safetyofficerernes e-mail.

*Fortsætter på side 5*

– Og det er lige præcis der, slaget står, understreger formand for Rådet, Frede Kristiansen, der som designeret person (DP) sidder som modtager af near miss-indberetningerne i DFDS.

– Nu har vi talt og skrevet om no-blame kultur i årevis; og når folk begynder at indsende near miss-rapporterne, er det fordi, de tror på os og på systemet.

– Det er klart, at man holder vejret ude på skibene og venter på at se, hvad der sker med ham, der indsendte near miss-rapporten.

– Her er det kun tiden, der kan arbejde for os. Når folk ser, at han ikke blev fyret, og at han ikke fik nogen reprimande – og at alle rederiets skibe kunne drage lære af den indberettede near miss, så kan det være, at de selv tør sende en rapport næste gang. – Men første gang, der er

en teknisk chef, der sender et surt svar eller giver en skideballe som svar på en near miss, er systemet bombet tilbage til nulpunktet!

### Starter oppefra

Frede Kristiansen understreger, at det helt og holdent er rederiets ansvar at få near miss-systemet til at fungere:

– I første omgang skal rederiet overbevise officererne om systemet;

blandt andet ved at gennemføre no blame kultur i så lang tid, at alle i rederiet tror på det og har tillid til det.

– Jeg vil sige, at et godt grundlag i virkeligheden er, at besætningerne i årevis har diskuteret sikkerhedsspørgsmål på sikkerhedsmøderne.

– Der er ingen tvivl om, at det er officererne, der skal starte med at indsende near miss-indberetninger. Når de så kommer op på sikkerhedsmøderne, kan alle se, at der kommer noget ud af det. Og det er min erfaring fra DFDS, at der så efterhånden også kommer near miss-rapporter fra cateringassistenten, motormanden og skibsassistenten, fortæller Frede Kristiansen, der er tilfreds med at modtage mellem 35 og 65 rapporter årligt fra rederiets skibe:

– Det er vigtigt, at det er alvorlige spørgsmål, der indrapporteres. Hvis tingene bliver for små, virker det ikke seriøst, det skal jo ikke være rapporter for rapportens skyld.

– Når det er sagt, så skal det også med, at vi af og til giver en NC (Non Conformity) til enkelte skibe, hvis man har indsendt for få near miss-rapporter.

### Ud til skibene

Endelig understreger Frede Kristiansen, at de rapporter, der kommer ind, skal bearbejdes og analyseres, og hvis der er fx teknik eller procedurer, der skal

## Near miss

En skibsassistent har taget en hammer med op i masten, og han lægger den fra sig uden at gøre den fast. Her har vi en farlig situation – hammeren kan falde ned men gør det altså ikke. Hvis rederiet har en ordning for indberetning af farlige situationer, kan spørgsmålet om fastgørelse af værktøj ved arbejde i masten tages op på sikkerhedsmødet.

Skibet tager en overhaling, og hammeren ryger ned på dækket en halv meter fra makkeren, der står nedenfor. Her har vi en near miss – hammeren kunne have ramt makkeren nede på dækket. Derfor skal der skrives en near miss-rapport, og det bør i forlængelse af rapporten indskærpes, at værktøj skal fastgøres, når man arbejder i masten.

Og endelig: hammeren falder ned oven i hovedet på makkeren, der bliver fløjet i land med kraniebrud. Det er selvfølgelig en ulykke; hvor der bliver skrevet ulykkesrapport – og derfor skal der ikke skrives near miss-rapport.

ændres, skal det distribueres ud til alle rederiets skibe, hvor sikkerhedsudvalget kan se på, om det er aktuelt på deres skib.

Rent praktisk har DFDS lavet et system, så der ligger blanketter i messen, hvor man kan skrive sin near miss, og det står i vejledningen, at man kan henvende sig til sin overordnede og få hjælp til at skrive, eller man kan indsende rapporten anonymt.

– Derfor er de fleste rapporter, vi får, underskrevet af overstyrmændene, forklarer Frede Kristiansen.



*Continued from page 4* they are discussed at safety meetings, everyone can see that it does actually help. My experience at DFDS tells me that in time, near-miss reports will be filed by catering staff, engine room crew and deckhands," says Frede Kristiansen.

### Near-miss

Near-miss reports need to catch all these situations that could have developed into accidents so that others do not get into the same situation where things can go wrong.

### Examples

A deckhand takes a hammer with him up the mast and puts it down without first having attached it. That is a 'dangerous situation' – the hammer could fall. If the ship owner has a scheme for reporting 'dangerous situations' the question of attaching tools when working aloft can be taken up at a safety meeting.

The ship rolls and the hammer falls and hits the deck just beside his mate standing below. Here we have a near-miss situation – the hammer could have hit his mate below on deck. So a near-miss report needs to be filed and as part of this, it should be emphasised that tools need to be kept attached when working aloft.

The hammer falls on the head of his mate who then gets flown ashore with a skull fracture.

This is of course an accident requiring an accident report. So then a near-miss report would not have to be filed.

## Near miss

- Indberetninger af near miss skal opfange alle de situationer, der kunne have udviklet sig til en ulykke; og som der bør tages højde for, så andre ikke kommer ud for den samme situation; hvor det kan gå galt.
- Indberetningerne skal analyseres på en måde, hvor det ikke drejer sig om, hvem der gjorde det – men hvorfor det skete, og hvad vi kan gøre for at undgå en lignende situation.
- Alle skibe og afdelinger i rederiet skal herefter have de relevante meldinger om, at proceduren/teknikken er ændret – eller hvad man skal være særlig opmærksom på i fremtiden.



## Herning Shipping:

Find it hard to see why a shipmate getting injured should be acceptable! This is how Herning Shipping's new manager, Lars Vang Christensen, has been introducing meetings with his officers ever since he started as the Chief Executive of the company a year ago.

The message has been followed up with equally clear messages about a no-blame culture. Near-miss reports will never be met with reproaches and reprisals.

Safety Officer Jan Eliassen is in no doubt that the clear messages coming from management make the near-miss process much easier: The first place where prejudices were faced up to was aboard the Else Marie Theresa. It was here the captain realised that the reason the Polish crew were reluctant to file reports was because of having to do so in English.

"He made an arrangement with an intermediary who could assist the ratings. In this case it was the pump operator they could speak to and he could then report what had happened to the captain. He could then write the report which the person sending it should first approve."

Jan Eliassen: "In the longer term, the idea is that the safety culture should preferably make people themselves think: 'Wow, that very nearly went wrong; I will file a near-miss so others don't get hurt.'"

## Herning Shipping:

# Near miss starter ved ledelsen

## Near miss kræver engagement i hele organisationen fra direktør over safetyofficer til ledelsen ude på skibene, er devisen i Herning

Af Lise Mortensen Høy

Jeg har svært ved at se, hvorfor man skal acceptere, at ens kolleger kommer til skade! Sådan har hening shippings nye direktør, Lars Vang Christensen, indledt officersmøderne, lige siden han begyndte som leder af rederiet for omkring et år siden.

det, man havde brug for at høre for at komme videre med near miss ude på skibene.

### Kommer i bundter

Men selv om det er nok så vigtigt med en positiv melding fra rederiets direktør, er det Jan Eliassens erfaring,

med hensyn til indrapportering på engelsk.

– Han fik lavet en ordning med en mellemmand, der assisterer de menige. I dette tilfælde er det pumpemanden, de kan henvende sig til. Han fortæller så hændelserne til kaptajnen, der herefter skriver rapporten.



– Det er klart, at der er mange, der ikke umiddelbart har lyst til at "udstille sig selv" ved at sende en near miss. Men de bliver bedre og bedre til det – den ros skal de have, siger safetyofficer i Herning, Jan Eliassen.

Budskabet er blevet fulgt op af lige så klare meldinger om no-blame kultur: Rederiet går forrest i kampen mod arbejdsulykker, og near miss-indberetninger vil aldrig blive mødt med bebrejdelser eller repressalier.

Som rederiets safetyofficer er det Jan Eliassen, der skal have budskabet til at udmønte sig til daglig praksis, og han er ikke i tvivl om, at ledelsens klare udmelding gør arbejdet med near miss meget nemmere: – Der er kommet rigtig mange positive tilbagemeldinger om, at det var lige

at der skal mere til, før rapporterne begynder at dumpe ind:

– Vi arbejder med det hele tiden. Og faktisk er det lidt pudsigt, for pludselig

er der noget, der virker ude på et af skibene, og så kommer near miss-rapporterne i bundter.

Første sted, hvor der gik hul på fordommene, var på Else Marie Theresa. Her gik det op for kaptajnen, at den store barriere lå i, at de polske menige var meget tilbageholdende

Det hører med til proceduren, at rapporten skal godkendes af afsenderen, før den bliver sendt til rederiet, forklarer Jan Eliassen, der pludselig fik en bunke med 16 near miss-rapporter fra besætningen på Else Marie Theresa.

– Vi har skrevet om systemet til de andre skibe, men det handler selvfølgelig ikke bare om et system. Det handler lige så meget om, at skibsledelsen er personligt engageret.

### Sender på opfordring

Når Jan Eliassen er om bord i skibene, opfordrer han altid til at få gang i near miss-systemet.

– Og så kommer der næsten altid et par ekstra rapporter. – Jeg ser sådan på

det, at det er begyndelsen, og at vi er på vej. Men på længere sigt skulle sikkerhedskulturen helst blive sådan, at folk selv tænkte: "Hov, det var lige ved at gå galt; jeg skriver lige en near miss; så der ikke er andre, der kommer til skade."

– Og selvfølgelig, når folk

Fortsætter på side 7

**“Polske menige var tilbageholdende med indrapporteringen”**



## Captains can also make mistakes

On the *Sofie Therese*, Capt. Freddy Flindt filed a near-miss report himself so as to set an example. "We have seen the film from the Occupational Health Service and have had some good discussions, so I thought I would file a report as soon as there was a worthwhile situation," he says.

The *Sofie Therese* was scheduled to sail from Stockholm one pitch black night. Control was switched out to the bridge wing and the vessels needed to make a 180 degree turn to leave the harbour. In the middle of the turn, Freddy Flindt pressed the two buttons that would switch the controls to amidships – he thought. It was not until the vessel continued in an elegant pirouette that he realised he had disconnected the steering instead of switching it amidships. Luckily it all ended up well and the *Sofie* came out of it unscathed. "I wrote a near-miss in which I reported that I had painted the buttons which switch over the steering white so that neither I nor other people could make a mistake in the heat of the moment," says Freddy Flindt.

Freddy's near-miss was quickly followed by two others filed by the First Officer but in which other crew were involved.

When asked about when the first Polish seaman or cook will turn up to have a near-miss report written, he says: "I doubt they will if only they are involved. They attend the monthly safety meeting but getting them to report all by themselves is quite another matter. That is a matter of cultural differences and professional pride.



Fortsat fra side 6

oplever, at near miss-situationerne kommer med i vores Safety-Bulletin, og de bliver taget op i Sikkerhedsudvalget, er det klart, at der efterhånden bliver mere opmærksomhed om systemet.

Jan Eliassen understreger, at han har lavet en aftale med besætningerne om, at en near miss-rapport godt kan forblive fortrolig: – Hvis der er et skib, som fx bliver ved med at lave den samme fejl, kan det godt

være ubehageligt at blive 'hængt ud på torvet'. Så holder vi near miss-rapporten internt, og jeg tager problemet op som et generelt spørgsmål, så der ikke er nogen, der føler sig hængt ud.

# Kaptajnen kan også fejle

På *Sofie Therese* har kaptajn Freddy Flindt grebet near miss-stafetten og har selv sendt en near miss for at gå foran med et godt eksempel.

– Vi har set filmen om near miss fra Arbejds miljørådet sammen i besætningen og har haft nogle gode diskussioner. Og jeg tænkte, at jeg ville sende en rapport, så snart der var en situation med noget kød på, fortæller Freddy Flindt.

## Piruetter

Situationen var, kort fortalt, at *Sofie Therese* skulle afsejle fra Stockholm en kulsort nat. Styringen var flyttet ud i brovingen; og skibet skulle dreje 180 grader rundt for at sejle ud af havnen. Midt i drejet trykkede Freddy Flindt på de to knapper, der skal flytte styringen ind midt-skibs. Troede han.

Det var først, da han inde fra broen havde lagt roret midt-skibs, og skibet

fortsatte i en flot pirouette, at han opdagede, at han havde slukket for styremaskinen i stedet for at flytte styringen.

Heldigvis gik det godt, og *Sofie* kom godt ud af havnehullet.

– Jeg skrev en near miss til Jan Eliassen, hvor jeg beskrev, at jeg havde malet knapperne, der omstiller styringen, hvide, så hverken jeg selv eller andre kommer til at tage fejl i kampens hede, fortæller Freddy Flindt.

Freddy's near miss blev hurtigt fulgt op af to andre, skrevet af overstyrmanden, men hvor flere besætningsmedlemmer er involveret.

## Langt igen

Til spørgsmålet om, hvornår den første polske matros eller kok selv kommer og vil have skrevet en near miss, er svaret: – Det er tvivlsomt, om de gør det, hvis det kun er dem selv, der er involveret.

**“Der skal meget til, før de kommer af sig selv ...”**



Kaptajn på *Sofie Therese*, Freddy Flindts bud på at få near miss-systemet til at virke helt ud til den sidste polske kok lyder på 'det lange seje træk': – Fortrolighed, gode arbejdsforhold, sikkerhed i jobbet og gennemført no-blame kultur over rigtig lang tid, er de helt grundlæggende ting.

– Men de er med på de månedlige sikkerhedsmøder, og de ting, de kommer med, bliver tit taget i opløbet. De oplever altså, at de bliver taget alvorligt. De er også vant til at blive krydsforhørt under vetting. Men der skal meget til, før de kommer af sig selv. Det handler både om kulturforskelle og om faglig stolthed.



## GP via the Internet

**E**lectronic medical consultations are spreading fast ashore. We can renew prescriptions, order medicine, get answers to laboratory tests and get advice from our GPs via the internet and e-mail, and seamen should have the same option, thinks Capt. Niels Anders Bak.

"Nowadays many of us have the possibility of sending private correspondence from the vessel by way of personal e-mail address, so technologically speaking, the possibility is there.

If we could get the option of consulting our own GPs while we are away at sea, it would be a great improvement in our health options."

Anders Bak thinks that many seamen find it difficult to contact the medical orderly aboard and ask for a check up. "So I think we can catch more medical problems before they develop into something serious – and possibly remove any unnecessary health concerns if we have the option of getting in touch with our own GP who knows us.

Niels Anders Bak does not feel that e-mail consultations either could or should replace Radio Medical.

"No, we still need it of course, also for acute illness and accidents but I think that it could take the pressure off Radio Medical if seamen had the option of consulting their own GPs via e-mail," he says.

# Til læge på nettet – også for søfolk

## Skibsfører efterlyser muligheden for at kontakte egen læge

**D**en elektroniske lægekonsultation breder sig med hast på landjorden. Vi kan forny recepter, bestille medicin, få svar på laboratorieprøver og spørge vores praktiserende læge til råds via internettet og e-mails, og den mulighed bør søfolk også have, mener kaptajn Niels Anders Bak.

– Mange af os har jo i dag muligheden for fra skibet at korrespondere privat via en personlig e-mailadresse, så teknologisk er muligheden inden for rækkevidde.

– Får vi mulighed for at konsultere vores egen læge, mens vi er ude og sejle, vil det være en rigtig god forbedring af vores muligheder på sundhedsområdet.

– Jeg tror, vi kan opfange flere lidelser, før de udvikler sig til noget alvorligt – eller fjerne en måske unødigt bekymring vedr. helbredet, hvis vi har mulighed for at komme i kontakt med vores egen læge, der kender os.

– Jeg tror desværre, at mange søfolk har svært ved at henvende sig til sygdomsbehandleren og anmode om en undersøgelse om bord. Det kan der være flere årsager til.



Kaptajn Anders Bak ser mange fordele forbundet med, at søfolk kunne kontakte deres egen læge, mens de er til søs.

Vi venter med at gå til læge, til vi kommer hjem og kan konsultere vores egen læge. Det vil være nemmere at komme til sygdomsbehandleren efter lægens anbefaling. Man vil jo nødig være en kylling, siger han.

Niels Anders Bak mener ikke, at e-mailkonsultationerne hverken kan eller skal erstatte Radio Medical.

– Nej, den har vi naturligvis stadig brug for bl.a. til akutte sygdomstilfælde og ulykker, men jeg tror, at Radio Medical kan blive aflastet, hvis sømanden får mulighed for e-mailkonsultationer til egen læge.

### Mange fordele

Niels Anders Bak nævner de fordele, han ser ved muligheden for e-konsultationer:

– Egen læge kender sømanden og dennes helbred bedre end nogen anden.

– Mange mennesker taler bedst med deres egen læge om sygdom og helbred.

– Risikoen for at søfolk fortier mindre akutte sygdomstegn vil kunne reduceres, hvis der er mulighed for at kontakte egen læge. Således vil mulighederne for rettidig behandling og helbredelse kunne øges betragteligt.

– Søfolk med kroniske sygdomme som f.eks. diabetes vil være klart bedre stillede, hvis de kan komme i kontakt med deres egen læge. F.eks. hvis de oplever en ændring af deres helbredstilstand, der kræver en regulering af deres medicinering.

– Sømanden får mulighed for at få oplysninger af mere almen karakter.

– Sømanden kan blive henvist til speciallæger straks efter en e-mail konsultation og derved forkorte ventetiden.

## Mailen vinder frem i lægekonsultationerne

Antallet af henvendelser til de praktiserende læger via e-mail rundede i årets første 9 måneder 100.000 henvendelser mod ca. 64.000 hele sidste år, fremgår det af en artikel i Ugeskrift for Læger, november 2005. Af artiklen fremgår det også, at det har overrasket patienterne, at andre end lægen har adgang til at læse deres mail, og at den journaliseres og gemmes i patientjournalen. Det er først og fremmest tidsbestilling, fornyelse af recepter og svar på prøver, e-mailen bruges til. Der er dog også en del henvendelser om melankoli, depression og stress.

Af artiklen fremgår det tillige, at lægerne ikke er helt trygge ved e-mailkonsultationer, for som en læge udtrykker det: "Der skal gives en meget grundig information, både for at sikre optimal information af patienten og for at beskytte sig selv, for e-mail er jo juridisk bindende. Det kan måske føre til en slags "defensiv medicin", der kan blive mere tidskrævende end f.eks. telefonkonsultationer", påpeger lægen. Ca. en fjerdedel af de praktiserende læger tilbyder i dag e-mailkonsultation.

– Den søfarende kan få resultatet af eventuelle laboratorieundersøgelser, mens han er til søs. Han behøver altså ikke at vente unødigt længe på svarene.

– Kvindelige søfolk og medsejlende hustruer vil føle en større tryghed ved at kunne henvende sig til deres egen læge med emner som f.eks. underlivssygdomme,

Fortsætter på side 9

Fortsat fra side 8  
graviditet, prævention, gener  
ved overgangsalder m.v.

– De praktiserende læger  
skal naturligvis have adgang

til oplysninger om skibenes  
beholdning af medicin og  
redskaber. Desuden er det  
vigtigt at lægerne er klar over,  
at vi har uddannede syg-  
domsbehandlere ombord,

men jeg ser absolut ingen  
grund til, at søfolk ikke på  
linje med danskere på land-  
jorden kan få adgang til  
elektroniske konsultationer,  
siger Niels Anders Bak.

# Har du brug for læge så brug Radio Medical

## Lederen af Center for det Maritime Sundheds- væsen tror ikke på idéen om e-mail- og telefon- konsultationer hos egen læge for personer til søs

Anita Brusen, leder af  
Center for det Maritime  
Sundhedsvæsen på Fanø,  
mener ikke, det er hensigts-  
mæssigt at konsultere sin  
egen læge, når man er til søs.  
– Lægen ved jo ikke, hvad  
der er af medicin om bord,  
ligesom lægen ikke har  
kendskab til, hvad sygdoms-  
behandleren om bord er i  
stand til.

– Mit bedste råd er, at man  
i tilfælde af sygdom – eller  
mistanke om sygdom –  
kontakter Radio Medical.  
Specielt hvis det handler om  
sygdom, der har indflydelse  
på ens arbejdsevne. Eller  
hvis det handler om syg-  
dom, der indebærer risici  
for den øvrige besætning.  
Så skal Radio Medical og  
skibsføreren involveres.  
– Jeg tror, det både vil være  
tidskrævende og skabe pro-  
blemer om ansvaret for  
behandlingen, hvis der skal  
involveres flere læger i et  
sygdomstilfælde.

### Dilemma

Anita Brusen tager som et  
eksempel en sømand, der  
kontakter egen læge på  
mistanke om blærebetænd-  
else. Lægen anbefaler at  
drikke rigeligt og at tage  
noget antibiotika. Det skal  
udleveres hos skibsføreren,  
der imidlertid ikke må udle-  
vere medicin uden først at  
kontakte Radio Medical.  
– Hvis der bliver fri adgang  
for sømanden til at kontakte



Anita Brusen: – Det er jo ikke  
sikkert, lægerne er enige om  
diagnosen, og hvem har så  
ansvaret.

egen læge, kan det tillige  
medføre, at sygdoms-  
behandleren om bord sættes  
i et dilemma, hvis patienten  
får ét råd af egen læge,  
mens Radio Medical anbefal-  
er noget andet. Det er jo et  
kendt fænomen, at læger ikke  
altid er enige, påpeger hun.  
– Vil man absolut have sin  
egen læge involveret, kan  
man lade Radio Medical  
spørge egen læge til råds.

### Egen læge får ikke besked

Anita Brusen erkender, at  
der kan være en indbygget  
svaghed i proceduren  
omkring Radio Medical.  
Lægerne på Radio Medical  
indberetter ikke automatisk  
til de praktiserende læger  
på landjorden, hvis en af  
deres patienter har været i  
behandling – eller er sat i

behandling for en lidelse,  
mens vedkommende har  
været til søs.

De oplysninger må søman-  
den selv sørge for at videre-  
give til egen læge, hvis han  
skønner, det er en viden,  
lægen skal have. Og det  
skøn er man som lægmand  
næppe i stand til at udøve.

Anita Brusen: – Forklaringen  
er, at patienten i henhold til  
lovgivningen på området  
skal give skriftligt samtykke  
til at videregive helbreds-  
oplysninger.

– Radio Medical overvejer  
løbende, om der er behov  
for initiativer på området,  
men i øjeblikket er der  
ingen planer om at lave  
ændringer, da det vil øge  
de administrative byrder på  
skibene, bl.a. med en ny  
sygdomsjournal med plads  
til at skrive egen læges  
navn, tid til at skrive denne  
ekstra oplysning, fremsen-  
delse af fax, hvor patienten  
giver samtykke o.l.

Hvis det blot handler om at  
indhente et laboratoriesvar  
eller spørgsmål om kroniske  
sygdomme, man er i  
behandling for, så ser Anita  
Brusen ikke noget til hinder  
for, at sømanden kontakter  
egen læge, men handler det  
om behandling eller om at  
fastsætte en diagnose, så  
anbefaler hun fortsat at  
bruge Radio Medical.



## Use Radio Medical

Anita Brusen, who heads  
up the Maritime Medical  
Centre on Fanø, does not  
feel it is appropriate for  
seamen to consult their own  
GPs while they are at sea.  
"Doctors don't know what  
drugs we have aboard or  
know what a medical orderly  
aboard is able to do.  
My best advice is that in  
the event of illness, or  
suspected illness, contact  
Radio Medical. Especially  
if it is an illness that can  
affect your ability to work,  
or if it could put the rest of  
the crew at risk. Then Radio  
Medical and the master  
should be involved.

I think, it would take a lot of  
time and create problems  
with respect to responsibility  
for the treatment if several  
doctors are involved in  
treatment, which would be  
the case if a course of  
treatment is required."

The medical orderly aboard  
risks facing a dilemma if  
the patient's GP advises  
one treatment while Radio  
Medical recommends  
another. Doctors not always  
being able to agree is a  
well-known phenomenon,  
she notes.

Anita Brusen sees no  
difficulties in seamen  
contacting their own GPs if  
it is just a matter of getting  
replies to some laboratory  
tests and questions about  
treatment for chronic  
symptoms.



## Chairman bows out

While you are reading this, Frede Kristiansen is probably sitting comfortably in his newly acquired house in Svendborg and enjoying the view of Svendborg Sound. A long life of service at sea lies behind him. He left his job as Technical Manager at DFDS at the end of November and at year-end he will be leaving his job as chairman of the Danish Maritime Occupational Health Service.

Almost a half century has passed, a time in which Frede has witnessed amazing changes in the Danish shipping sector. There has been major progress financially as well as from an occupational health point of view. Here we shall only consider occupational health where Frede has been able to make his mark on developments as Chairman of the Maritime Occupational Health Service for the past three years.

"Shipowners feel that the Danish shipping sector has benefited from the imposition of occupational health standards because they have helped win us the lead in the occupational health sector. This could prove a major advantage in coming years.

We are increasingly seeing that customers want more and more documentation that we are able to carry their freight. The most recent thing is their concern about fatigue. 'Are crew well-rested and alert when handling cargo' is one of the questions we now face, which is evidence of increasing international interest in the working environment.



Frede Kristiansen: – Jeg følte, at Søfartsstyrelsen var blevet lige vel detaljeret i sine krav til arbejdsmiljøet, men holdningen er da heldigvis blevet mere pragmatisk de senere år. Foto: DFDS.

# Den gule førertrøje skal forsvares og bevares

## Frede Kristiansen går fra borde både i DFDS og Søfartens Arbejdsmiljøråd

Når dette læses, sidder Frede Kristiansen formentlig lunt og godt i sin nyindkøbte villa i Svendborg og nyder udsigten over Svendborgsund. Et langt liv i søens tjeneste er lagt bag ham. Ved udgangen af november forlod han jobbet som teknisk direktør i DFDS, og med årets udgang forlader han posten som formand for Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Næsten et halvt århundrede er svundet og i det har Frede været vidne til en forbløffende udvikling af dansk skibsfart. Økonomisk, såvel som teknisk og arbejdsmiljømæssigt er der sket store fremskridt. Her skal vi kun beskæftige os med arbejdsmiljøet, hvor Frede

fik mulighed for at sætte fingeraftryk som formand for Søfartens Arbejdsmiljøråd de seneste tre år.

### Var for detaljeret

Der var allerede godt skub i forbedringerne, da Frede Kristiansen tiltrådte med en programmerklæring om, at redernes synspunkter burde have en lidt mere fremtrædende plads i arbejdsmiljødebatten.

– Jeg syntes helt ærligt, at Søfartsstyrelsen var gået lidt for vidt med sit ønske om detailreguleringer. Holdningen er heldigvis blevet mere pragmatisk de seneste år.

– I rederierne lever vi fint

med arbejdsmiljøkravene. Vi betragter dem faktisk som en gevinst for Dansk Søfart, fordi det har været med til at bringe os i den gule førertrøje på arbejdsmiljøområdet. Det kan blive en stor fordel i de kommende år.

– Vi oplever jo, at kunderne strammer grebet og ønsker mere og mere dokumentation for, at vi er i stand til at transportere deres varer. Det nyeste er, at de er begyndt at interessere sig for fatigue. Er besætningerne

udhvilede og friske, når de skal handle godset, er et af de spørgsmål, vi nu

stilles over for, og det vidner om den internationalt

Fortsætter på side 11

**“I rederierne lever vi fint med arbejdsmiljøkravene ...”**

*Fortsat fra side 10*  
stigende interesse, der er for arbejdsmiljø.

### Fra modstander til ven

Den positive holdning til arbejdsmiljøkravene er også dukket op blandt coaster-rederne, som tidligere hørte til de argeste modstandere af Søfartens Arbejdsmiljøråd.

– De har indset, at Rådet er en gevinst for dem. De har stor nytte af Rådets vejledninger. Coaster-kit er således en stor hjælpende hånd til coasterne, og de hører nu til blandt Rådets varmeste fortalere, siger Frede Kristiansen.

### Store kompetencer

På landjorden er BST-pligten blev ophævet ved Arbejdsmiljøreformen sidste år, og en lignende udvikling vil være naturlig på søen.

– Da Arbejdsmiljøreformen blev vedtaget, skabte det naturligvis en vis bekymring i Rådet, men opbakningen fra erhvervet er stor, så umiddelbart mener jeg ikke, der er grund til at være bekymret.

– Jeg tror, at Rådet har så mange kompetencer og så stor værdi for Dansk Søfart, at det vil være i stand til at klare sig på almindelige forretningsvilkår, vurderer han.

– Rådets rolle som koordinerende led mellem erhvervet og lovgivningsmagten er værdifuld. Det har vi senest set omkring Søfartsstyrelsens ønske om at indføre near miss-rapportering.

### Lære af fejl

– På en konference i Søfartens Arbejdsmiljøråd gav Søfartsstyrelsens direktør imidlertid håndslag på, at styrelsen ville opgive ønsket, hvis erhvervet selv kunne finde en løsning. Og den har vi nu – foreløbig i form af et forsøgsprojekt udviklet af Søfartens Arbejdsmiljøråd, hvor rederierne kan indberette near miss anonymt.

– Skal indberetningerne ske til Søfartsstyrelsen, kan man godt glemme alt om det. Der vil ingen indberetninger

komme af frygt for sanktioner.

– Når Rådet står som mellemmand, og det kan ske anonymt, kan vi alle lære af hinandens fejl.

– Det fritager os naturligvis ikke for ansvar. Reglerne skal overholdes, men det siger sig selv, at rederne ikke vil indberette hændelser, hvis takken for at delagtiggøre andre i sine erfaringer, er en risiko for en sanktion fra Søfartsstyrelsen.



*En af rådets opgaver i fremtiden er at give bud på, hvordan den sociale isolation på skibene kan løses, forudser den afgående formand. Foto: DFDS.*

### Fremtidens opgaver

Da Frede Kristiansen for tre år siden trak i formandstrøjen forudså han, at opgaverne om psykisk arbejdsmiljø, trivsel og social isolation vil trænge sig på i fremtiden.

Det forudser han stadig.

– Den sociale isolation er stigende og udgør et alvorligt problem. Vi skal være langt bedre til at håndtere den opgave, end vi er. Vi skal f.eks. bruge de muligheder, der er for at bevare kontakten til hjemmet med

internet og web-kamera, så man på afstand kan følge med i dagligdagen hjemme.

– Det er en opgave, som Rådet må være med til at finde løsninger på, fordi det er utopi at tro, at vi kan genskabe tidligere tiders sociale forhold om bord. Der var en gang – men den gang kommer aldrig igen.

### Godt samarbejde

En af de ting, som Frede Kristiansen glæder sig over med hensyn til arbejdsmiljø-

arbejdet, er debatten i Rådet.

– Den har altid været båret af interessen for at forbedre arbejdsmiljøet. Uanset holdninger og udmeldinger udadtil i øvrigt, har der været et godt fodslag omkring bordet i Rådet.

Uenigheden har været – og er – forbavsende lille, og det er et godt udgangspunkt for, at vi kan beholde den gule arbejdsmiljøførertrøje i Dansk Søfart, vurderer den nu snart forhenværende formand.



Ashore, the BST (Occupational Health Service) affiliation requirement was terminated in the Occupational Health reform last year and we can expect to see similar developments at sea.

"When the Occupational Health reform package was approved, it naturally gave rise to some concerns at the Service but we have so much backing from the industry that I don't think there are reasons for being worried. I think the Service has so many competencies and is so valuable for the Danish shipping sector that it will be able to manage on normal trading conditions," he feels.

Three years ago when Frede Kristiansen took up his duties as Chairman, he predicted that things like the mental working environment, well-being and social isolation would become more pressing in time.

He is still expecting them to do so.

"Social isolation is increasing and is a serious problem. We need to be much better at dealing with it than we are. For example, we need to exploit the opportunities for staying in touch with home via the Internet and a webcam so we can keep up with daily events there even from a distance.

This is something the Service needs to help find solutions for because it is utopia to believe we can again recreate the social conditions from bygone times aboard.

Once upon a time – but that time will never come again, he says.

**“Coaster-kit er en stor hjælpende hånd til coasterne ...”**

December 2005

## Blue Book lost from overweight

As Thomas Jacobsen himself says, he is fat. So fat that he is now risking the loss of his job since the Medical Officer refused to renew his Blue Book when he went for his medical in November. At 157 kg, his BMI (Body Mass Index) had shot up to more than 55 and he was sent home with the message: Come back again when you have lost 20-25 kg! Thomas is an electrician and has been working for Maersk for 11 years. He spent two of the years at a sedentary job only varied by some travel and contact with customers. The two years have clearly left their mark. He put on 30-35 kg. From having been a reasonably trim young man of 110-15 kg in good physical condition, he changed into a obese young man in bad physical shape. His weight has just continued to gently keep on creeping up. "I should like to lose weight but it is desperately hard to get started when it is just up to you alone. You are an addict just like smokers and alcoholics. I at least have had to realise I need help to lose the extra kilos." However, now there is no way out if he wants to keep his job - which he does. He actually really likes his job and hopes it will prove a motivating factor. SøSikker will follow Thomas' fight against the kilos.

# Den blå bog gik tabt i overvægt

**Thomas Jakobsen har fået "kniven på struben" på sin vej mod vægttabet**

**M**andag 7. november 2005 var en trist dag i 34-årige Thomas Jakobsens liv. Det var dagen, hvor søfartslægen sagde stop. Han ville ikke forny Thomas' blå bog. Med 157 kg var hans Body Mass Index røget op over 55, og han blev sendt hjem med beskeden: Kom igen når du har tabt 20-25 kg!

– Det er ikke et budskab, man får et muntert udtryk i ansigtet af. Man er i forvejen plaget af det at være overvægtig. Man er ikke den hurtigste mand på dansgulvet, og det er svært at holde på vennerne, og man bli'r let ensom. Selv kæresten er smuttet.  
– Når man er fed, bliver man ofte diskrimineret. Der peges fingre, og der kommer nedladende kommentarer, og nogen vrænger ligefrem ansigt ad en. Man mødes med foragt og fordomme.  
– Det er jo hans egen skyld, mener de fleste.

### Undervægtig som barn

Thomas er elektriker og har i 11 år været ansat i Mærsk. To af årene er tilbragt med stillesiddende arbejde på Esplanaden kun afbrudt af en del rejseaktivitet og kundekontakt. De to år satte tydelige spor. Der blev lagt 30-35 kg på vægten. Fra at have været en rimelig pæn ung mand på 110-15 kg med en god fysisk kondition forvandlede han sig til en overvægtig ung mand i dårlig fysisk form.

Og stille og roligt er vægten fortsat med at krybe i vejret. Talrige kure er forsøgt, men kiloerne vil ikke slippe den sympatiske unge mand, der paradoksalt nok var en spirrevip og nærmest undervægtig i sin barndom, til han kom i puberteten.

– Jeg indrømmer, at det ikke er blevet til så meget motion, siden jeg fik kørekort som 18-årig. Jeg vil gerne, men det er vildt svært at komme i gang, når man er alene om det.

– Jeg hører tit den her, "Du skal bare ud og løbe og så spise sundt" og "Du skal bare tage dig sammen!" De ved vist ikke, at hvis det var så nemt, så ville der ikke være nogen overvægtige mennesker i hele verden, for det er ikke sjovt at være fed.  
– Man er misbruger på linje med rygere og alkoholikere. Jeg har i hvert fald måttet indse, at jeg har brug for hjælp til at komme af med de ekstra kilo.

### Kom tilbage når du er lettere

Nu er der imidlertid ingen vej uden om, hvis han vil bevare jobbet. Og det vil han. Han er faktisk ret glad for sit job og håber, det kan være den motiverende faktor.

Vejen fra søfartslægen til rederiet var tung. Jobbet hang i en tynd tråd – og det gør det stadig, men i første omgang er Thomas ikke blevet afskediget.

– Jeg er blevet sygemeldt, og der er et job til mig, når jeg igen har den blå bog. Det opmuntrer.

### Kurophold

Thomas er nu startet i et lokalt motions- og livstilscenter i hjembyen Slagelse men planen er at komme på et kursus på Ebeltoft kurcenter. Her tilbydes et 16 ugers kurophold med det mål på lang sigt at få ændret spise- og motionsvaner, så kiloerne ikke vender tilbage.

Men sådan et ophold er ikke lige at få råd til, så Thomas har været vidt omkring for at søge en sponsor og kom i den forbindelse omkring Søfartens Arbejdsmiljøråd, da hans egen læge og kommune ikke vil støtte ham.

Den lange vandring mod vægttabet er skudt i gang. SøSikker vil vende tilbage i det nye år og fortælle, hvordan det går Thomas.



*Smilet er der, men det er ikke spor sjovt at være fed, siger Thomas Jacobsen.*