



# SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart.

ÅRGÅNG 34 1/10

## TEMA: ALKOHOL OCH DROGER

"Nolltolerans ombord uppskattas" .....	1	Sjöfartsavdelningen informerar .....	5
Ledarskap: Det nödvändiga samtalet .....	2	English summary .....	6
Drogtester bra metod – om provtagningsfirman är seriös .....	2	Profilen: Fredrik Warrebäck .....	7
Sjömän riskgrupp för alkoholproblem .....	3	Vi är San .....	8
Redaktionen har ordet .....	4	I korthet .....	8
Utblick .....	4		

## "Nolltolerans ombord uppskattas"

Att alkohol är tabu ombord är bra. Säkerheten tryggas, man slipper diskussioner om hur mycket man kan dricka och kollegor med problem slipper utsättas för frestelser. Så resonerar besättningen på Sirius Olympus.

Juldagen 2009. Blöta flingor yr över den oroliga sjön i oljehamnen i Berga strax utanför centrala Stockholm. Ute på däck arbetar matros Alfredo Carpadosa med lossningen. För honom, liksom den övriga besättningen, har det varit en vit jul – i dubbel bemärkelse.

– Jag dricker inte så mycket annars heller så för min del gör det inget att man inte får dricka ombord, säger han. Vi arbetar mycket och på fritiden kan man surfa på nätet och mejla. Alkohol är ingenting jag saknar.

### Oxfile och vatten

I byssan förbereder kocken Katarina Björklund trefikat. På en rostfri bänk står en kantine med tjocka revbensspjäll från gårdagens julbord och i mässen finns både lussebullar och alkoholfri glögg. Att både julmaten liksom den planerade nyårsmenyn med hummer och oxfile får avnjutas med vatten är inget problem, tycker hon.

– Kroppen mår bra av det. Dessutom finns det en del som inte kan hantera alkohol och genom att ha nolltolerans slipper de bli frestade.

Katarina, som tidigare jobbat som kock iland, är van vid att hennes gäster väljer starkare drycker till maten. Men här ombord är det inget hon saknar.

– Ibland skämtar vi om att det vore gott



Teknisk chefen Ingvar Edvardsson ser nolltoleransen som en säkerhetsfråga.

med ett glas rött till midjan på lördagskvällen och det hade det kanske varit. Men vi arbetar ju dygnet runt och en del äter på tio minuter och går och jobbar igen och då är det ändå inte upplagt för att dricka vin.

### Omtanke om nästan

Enligt oljebolaget som Olympus kör för tillåts besättningen att dricka, om än måttligt. På frivakten är promillegränsen 0,4 och i tjänst 0,2. På Olympus har dock kapten i samråd med besättningen beslutat om nolltolerans. Ingvar Edvardsson, teknisk chef, stödjer helhjärtat dryckesförbudet. För honom är det främst en fråga om säkerhet.

– Vi är så få ombord och skulle det hända något måste alla klara av att sköta sina uppgifter. Men det är också av

omtanke om nästan. Den som har alkoholproblem klarar inte av att ta en öl till maten och stoppa där.

Tankfartyget Olympus har elva man i besättningen och många känner varandra väl. Men att det kan leda till att man skulle frestas att "skydda" en kollega med alkoholproblem, tror Ingvar Edvardsson inte. Att nolltolerans inte nödvändigtvis betyder att båten är helt vit, är han dock medveten om. Det är fullt möjligt att köpa flaskor i land och sitta i hytten och dricka.

– Visst kan man smyga med det, men jag tror inte att någon gör det, inte av oss som är ombord nu i alla fall. Det kan kanske vara ett problem för vissa, framför allt för de äldre som är vana vid att få dricka ombord. Men de senaste tio tjugo åren har det skett en stor attitydförändring.



Kroppen mår bra av att dricka vatten, säger kocken Katarina Björklund.

Förr fyllde båsen väskan med verktyg och fyra öl när han skulle ut och fixa något. Sådant förekommer inte idag.

### Ingen fritid

På bryggan sitter andrestyrman Christoffer Guldbland framför lastkontrollen och sköter lossningen. Han har varit i rederiet sedan 2004 och att nollgräns råder, även på fritiden, har han inget emot.

– Vi har egentligen ingen fritid när vi är ombord. Alla ingår i säkerhetsbesättningen och det kan hända grejer precis när som helst. Alla vet vad som gäller och jag tror inte att den som är alkoholist tar jobb på en vit båt.

Att hålla sig inom specifika promillegränser, tror han är svårt.

– På färjor får man ha 0,4, men hur mycket är det egentligen? Kan man dricka en, två eller tre öl innan man går över gränsen? När det inte är tillåtet att dricka alls så slipper man de här diskussionerna.

Nere i dagrummet ligger överstyrman Bengt Fahlander i soffan och tittar på film. Även han uppskattar fartygets tydliga alkoholpolicy.

– Här vet man vad som gäller och jag tror att man sköter sig också. Vi är få ombord och har så korta resor att det skulle märkas om någon misskötte sig.

Linda Sundgren

## LEDARSKAP

# Det nödvändiga samtalet

Någon ser sliten ut när det är dags att gå på vakten. Han eller hon kanske luktar alkohol ibland, är bakfull eller verkar påverkad. Då är det dags för dig som befäl eller personalchef iland att prata med den här personen. Charlotte Almgren vid Alna, en organisation som arbetar med alkoholfrågor inom yrkeslivet, ger följande råd som kan underlätta det samtalet:

- Tänk inte på det som det "svåra" samtalet utan det "nödvändiga" samtalet. Det är din skyldighet som chef att värna om säkerheten och effektiviteten i arbetet och att prata med anställda som du uppfattar inte fungerar fullt ut i sin yrkesroll, oavsett vad det beror på.
- Fundera över varför du har samtalet och vilken din roll är. Gör du det i egenskap av chef, medmänniska eller vän? Ett bra samtal bygger på att du är tryggt förvissad över din egen roll och dina ståndpunkter.

- Låt samtalet utgå ifrån dina upplevelser av personen i fråga snarare än den anställdes problem. Säg att du märker att något är fel och ge gärna konkreta exempel på tillfällena då du känt så. Utgå från fakta. Inleder du med att säga att du tror att den anställde har problem kommer du att mötas av mängder av motargument och bortförklaringar och samtalet tar en helt annan vändning än du tänkt dig. Dina upplevelser och din känsla kan däremot ingen ta ifrån dig.
- Undvik att prata om alkoholism eller missbruk. Målet med samtalet är inte att få den anställde att erkänna att han eller hon har ett beroendeproblem (det brukar ta ett halvår av behandling innan någon tillstår detta). Men har du märkt att den anställde verkat påverkad vid något tillfälle eller kanske luktat alkohol ska du ta upp det.

# Drogtester bra metod –

**Drogtester är en metod för att kontrollera att rederiets regler följs. Men det gäller att se upp med oseriösa provtagningsfirmor och dåliga mätinstrument. Det säger Olof Beck, professor i farmakologi vid Karolinska institutet i Solna.**

Många rederier anlitar externa firmor som genomför alkohol- och drogtester på personalen ombord. Olof Beck tycker att tester är en bra och effektiv metod för att hitta anställda som inte sköter sig eller har problem. Men för tillförlitliga resultat krävs det kvalitetssäkra och noggranna provtagningsssystem.

### Oseriösa småfirmor

– Många småfirmor sysslar med det här bara för att dra in kosing. Deras provtagningsmetoder saknar vetenskaplig grund och de bryr sig inte om att sköta det på ett korrekt sätt, säger Olof Beck.

Han menar att det är rederiets sak att försäkra sig om att provtagningsfirman som upphandlas är seriös.

– Som arbetsgivare kan man aldrig sälja ut ansvaret för att testerna sköts som de ska. Man måste ta reda på hur en kvalitetssäker provtagning genomförs för att kunna ställa relevanta frågor till företagen och avgöra om de kan klara av uppdraget.

*"Man kan inte gå till Clas Ohlson och köpa grejer, deras utrustning går inte att lita på. Vänd dig till väletablerade företag och se till att utrustningen kalibreras systematiskt."*

Hur drog- och alkoholtester ska genomföras bör skrivas in i rederiets policy, menar Olof Beck. Där ska det också finnas uppgifter om tillåten promillehalt liksom vilka preparat som man har tillåtelse att testa för; exempelvis kan vissa läkemedel vara förbjudna att bruka.

### Tester kräver utbildning

På många fartyg finns också utrustning för utandningsprov som kan användas om man misstänker att någon har druckit mer än tillåtet. Den som har tillstånd att använda utrustningen ska ha fått utbildning i hur instrumentet ska hanteras. Bra utrustning är också viktigt för att testresultaten ska bli säkra.

– Man kan inte gå till Clas Ohlson och köpa grejer, deras utrustning går inte att lita på. Vänd dig till väletablerade företag och se till att utrustningen kalibreras systematiskt. En del företag som säljer mätinstrument erbjuder att kalibrera om man skickar in grejerna till dem, säger Olof Beck.

# Sjömän riskgrupp för alkoholproblem

**Nolltolerans är ingen bra metod för att undvika alkoholproblem ombord. Mer framgångsrikt är att ha en öppen dialog om dryckesvanor.**

Det säger Charlotte Almgren vid Alna som arbetar förebyggande med alkohol- och drogproblem inom yrkeslivet.

Var tionde svensk har ett riskabelt förhållande till alkohol och av dem har två till tre procent en beroendediagnos. Bara ett fåtal är helt utslagna från det etablerade samhället och de allra flesta med alkoholproblem är yrkesverkssamma.

– Antalet med riskabla dryckesvanor ökar och det är den gruppen som skapar problem och kostar arbetsplatserna mest. Det är dem som arbetsgivarna måste vara vaksamma på, säger Charlotte Almgren.



FOTO: JAN BEING

Storkonsumenter finns inom alla åldrar och yrkesgrupper, även om vissa kategorier är mer utsatta än andra. Studier visar på flera arbetsrelaterade faktorer som ökar risken för alkoholproblem; mycket resande, ensamarbete eller arbete i små arbetslag, stress och press samt god tillgång på alkohol hör till dem.

## Alkoholförbud ingen mirakelmedicin

– Sjömän är en riskgrupp. Även om man har alkoholförbud ombord betyder inte det att man är av med problemen. Individer med långt gångna alkoholproblem kan ha en konsumtion på sina ledigheter ombord och iland som påverkar tjänstbarheten, säger Charlotte Almgren.

Ett framgångsrikt drog- och alkoholarbete ombord grundar sig på en klar och tydlig policy från rederiets sida. Policyn ska inte bara tala om promillegräns och företagets syn på narkotikamissbruk utan också beskriva varför man valt den hållning man har. Nästa steg är att göra

policyn känd bland samtliga ombord och skapa en förståelse och acceptans kring den.

– Som chef kan man lyfta policyn på arbetsplatsträffar och skyddskommittémöten för att skapa en diskussion om vilken alkoholkultur man ska ha ombord. Att man inte ska vara full i tjänst är nog de flesta överens om, men är det exempelvis okej att vara bakis?

Hon poängterar också vikten av att alla känner till vad som gäller om det uppdragas att någon har alkoholproblem.

– Tror man att kollegan kommer att få sparken om man säger något så håller folk tyst. Man vill inte skvallra på sin kompis och ingen vill ha på sitt samvete att kollegan blir av med jobbet. Men arbetsgivaren är skyldig att erbjuda rehabilitering och är alla medvetna om detta så bidrar det till ett öppnare klimat och en möjlighet att våga bry sig om en medarbetare som man misstänker har problem.

Linda Sundgren

## om provtagningsfirman är seriös



I detta test mäts alkoholmängden i utandningsluften. Med rätt kalibrerad utrustning som hanteras av kunnig personal är drogtester ett bra redskap i arbetet mot drog- och alkoholproblem. Foto: Feelgood.

### Viktigt se hela människan

Men han tillägger att provtagning inte är någon exakt vetenskap. Resultaten kan påverkas av mat och dryck, temperatur, tid och så vidare. Därför bör tester bara

användas som en indikator på eventuella missbruksproblem och man måste fortfarande vara observant på andra signaler.

– Jag vill påstå att det går att dricka sig till en förstörd lever även om arbetsgiva-

ren testar en varje morgon. Man måste se hela bilden av en människa och inte bara provresultaten, säger Olof Beck.

Linda Sundgren

### Metoder för test av alkohol och droger

**Utandningsprov:** Utrustning av hög kvalitet och systematiskt kalibrerad kan ge tillförlitliga resultat om promillehalt.

**Urinprov:** Kan genomföras ombord av instruerad personal och skickas till labb. Kan avslöja förekomst av såväl alkohol som andra droger.

**Salivprov:** Kan skickas till labb för analys. Metoden är fortfarande något kontroversiell och inget labb är ännu ackrediterat för salivanalyser.

**Blodprov:** Får endast tas av sjukvårdsutbildad personal. Skickas till labb för analys och kan visa intag av både alkohol och andra droger.

**Håranalys:** Kan visa intag av alkohol och andra droger långt bakåt i tiden (en cm hår motsvarar cirka en månad). Metoden är dock relativt dyr och används sällan inom yrkeslivet.

## Ledarskap årets San-tema

Att vara en god ledare och bra chef kan vara en svåraxlad utmaning, inte minst ombord. Som sjöbefäl måste du leva med dina beslut dygnet runt; vara tydlig och peka med hela handen när det behövs samtidigt som du är en del av den sociala gemenskapen ombord. Höstens San-konferens kommer att ha ledarskap som övergripande tema. Här i tidningen kommer det att märkas genom att vi belyser olika aspekter av ämnet under året. I det här numret kan du exempelvis få hjälp med att planera och genomföra samtal med

medarbetare som du misstänker har problem med alkohol eller andra droger.

Ett annat område vi planerar att lyfta fram lite extra är skyddsombudens idoga arbete. Varje år utbildas drygt 70 skyddsombud av Seko sjöfolk och deras viktiga insatser för arbetsmiljön ute på fartygen är något som verkligen är värt att synliggöra.

Naturligtvis ska vi också följa de internationella arbetsmiljöhändelserna, som revideringen av STCW i Manilla i juni och det fortsatta arbetet mot en imple-

mentering av ILO:s maritima superkonvention.

Glöm heller inte att du kan följa aktuella arbetsmiljöhändelser på San:s hemsida [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

Trevlig läsning!



Linda Sundgren  
redaktör, San-nytt

### ~ SAN TIPSAR ~

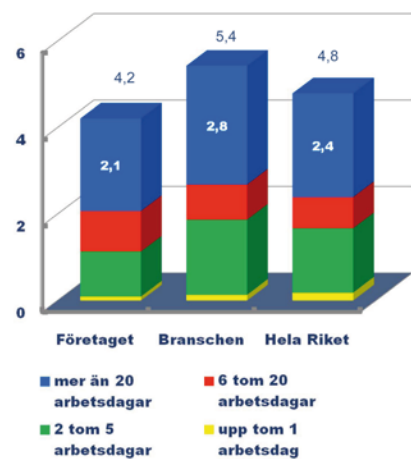
#### Bättre koll på sjukfrånvaron

Hewitt hjälper företag att få bättre överblick av de anställdas närvaro och frånvaro på arbetsplatsen. De anslutna företagen rapporterar regelbundet in uppgifter om sådant som ordinarie arbetad tid, övertid, sjukfrånvaro och ledigheter. Tillbaka får de en sammanställning av den egna inrapporteringen men de får också tillgång till andra företags uppgifter.

Systemet har funnits sedan 1981 och idag är cirka 250 företag med ungefär 150 000 arbetstagare anslutna. Första medlemsåret är gratis. Därefter kostar det 6 000 kronor per år för företag med färre än 100 anställda och 9 000 kronor per år för dem med mer personal. Medlemmar i Svenskt näringsliv har rabatt.

För mer information kontakta Marianne Sparr Jonsson på 08-50 55 59 46 eller [marianne.sparr-jonsson@hewitt.com](mailto:marianne.sparr-jonsson@hewitt.com).

Sjukfrånvaro med uppdelning efter fallens längd  
Arbetare



Tidsanvändarstatistik, sjukfrånvaro

*"Jag hade nog druckit mer, eller i alla fall oftare, om jag hade haft ett landjobb för då hade det blivit fler sociala tillfällen än man har idag."*

Överstyrman Bengt Fahlander på tankern Olympus om sina dryckesvanor.

### ~ UTBLICK ~

#### Revidering av STCW-konventionen närmar sig slutet

IMO har kommit långt i arbetet med att revidera nuvarande upplaga av STCW-konventionen (Standards of training, certification and watchkeeping). Det finns några punkter kvar att lösa innan diplomatkonferensen veckan före midsommar då den nya versionen officiellt fastslås.

Revideringen ska göra det lättare och tydligare att tolka innehåll, införa nyheter, ta bort överspelade krav samt att inte sänka behörighets- eller utbildningskrav. De första ambitionerna har man följt skapligt, men vissa länder har tagit chansen att samtidigt försöka lätta på en del bestämmelser.

Vi i San (fack och redare) finns representerade i olika internationella intresseorganisationer vilka bevakar sina respektive intressen. Vi kan föra fram våra synpunkter men har inte den styrka och rösträtt som varje nation har. Det finns 169 länder samt ett antal intresseorganisationer som är inblandade i IMO-arbetet (International maritime organization).

Nytt i revideringen är att även manskapet får egna kompetenskrav samt att åtminstone två elektrotekniska kompetenser, en på manskapsnivå och minst en på befälsnivå, införs.

De största problemen som återstår att lösa är arbetstid, vilotid och läkarintyg. Här måste också hänsyn tas till ILO:s nya konvention (MLC, maritime labour convention) så att regelverken inte kommer i konflikt med varandra. Många länder önskar flexibla lösningar och undantag från vilotidens grundregler, vilket samtliga arbetstagare och vissa övriga motsätter sig. Den slutliga texten kommer att fortsätta diskuteras fram till fastställandet i juni.

Avseende läkarintyg strävas det efter en standard som skall gälla över hela världen, men även här går åsikterna isär. STCW behandlar egentligen inte bemanning och arbetsmiljö, men mycket styrs ändå därifrån och våra synpunkter är viktiga. Därför känns det ibland tröstlöst att jobba mot intressen som varken önskar förbättringar eller förändringar. Konstigt nog finns det flera sådana inom EU, och det handlar om både länder och intresseorganisationer.

Utvecklingen borde ha kommit längre om EU, med hedern i behåll, skall kunna snäppa med hängslena och betrakta sig som godkända, om än inte bäst i klassen.

Mikael Huss

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser och för ut viktiga budskap i branschen. Syftet är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos sjöfartens aktörer. Texten kan hämtas på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se). Den kan också läsas på engelska på [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

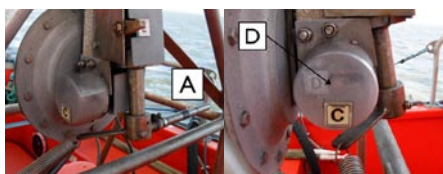
## Mob-båt med besättning föll

Under en övning med en man-över-bord-båt (mob-båt) kom en av besättningsmännen att dra i handtaget för utlösning av kroken (A på bild). Båten föll 14 meter ner till vattenytan, men slog innan dess i däverten så att de tre ombordvarande föll ur båten och ner i vattnet. Alla tre skadades lindrigt.

En fjäderbelastad mekanism skulle hindra utlösningshandtaget från att aktiveras innan båten sjösatts (bakom kåpan märkt D på bild). Tappen inne i hydrostaten hade emellertid ärgat och fastnat i det osäkrade läget. Eftersom dosan med tappen inte gick att öppna fanns ingen möjlighet till underhåll.

Transportstyrelsen uppmanar att befintliga installationer ses över. Systemet är av fabrikat Schat-Harding. Se utförligare information på Transportstyrelsens Safety Alert [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se) – sjöfart – safety alert.

SFu dnr 060502-TSS09-5348



Utlösningshandtaget vid A

Låstappen fanns innanför detta skydd

## Bristfälliga livbojar ställer till problem

Problemet med defekta livbojar som vattenfylls efter att skummet i dem sjunkit ihop har visat sig vara större än man från början befarade. Tecken tyder på att det är tillverkningsmetoden som bidrar till problemen. Vi har kännedom om tre typer och märken där skummet har sjunkit ihop. Enligt obekräftade uppgifter kan det finnas upp till åtta fabrikat med brister.

En bra metod att kontrollera livbojarna ombord är följande:

1. Kontrollera om det skvalpar eller

kommer vatten från skalet.

2. Kontrollera om livbojen låter när man skakar den.

3. Om en eller båda punkterna ett och två inträffar har sannolikt skummet sjunkit ihop.

4. Hitta injektionshålet där skummet har sprutats in. Det finns oftast under en av reflexerna.

5. Titta efter om livbojen är fylld med skum.

6. Om livbojen inte är full av skum, fyll den då med vatten.

7. Väg livbojen.

8. Töm den sedan på vatten och väg den igen.

9. Jämför de båda vägningsresultaten. Är skillnaden större än 400 gram ska livbojen bytas ut.

När Transportstyrelsens fartygsinspektörer är ombord kontrollerar de om livbojarna är testade. Är de inte det ska test ske med godkänt resultat innan certifikat påtecknas eller förnyas. Detta gäller endast livbojar av sådan typ att det finns en potentiell risk att vatten kan komma in.

Se även sjöfartsavdelningens safety alert på hemsidan, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se) – sjöfart – safety alert.

SFu Safety Alert 20091210

## Sammanblandning av instrument ledde till grundstötning

En äldre och erfaren tankskeppare kom ut på en för honom ny båt. Efter att ha gått dubbelt med avmönstrande skepparen tog han över befälet och fortsatte resan för att göra ett stopp för bunkring på Göteborgs redd. När fartyget närmade sig ankarplatsen, strax innanför VTS-gränsen, hade man slagit över till handstyrning och skepparen fick för sig att testa rodret. Han beordrade rorgångaren att göra ett antal manövrar och fartyget girade fram och tillbaka en god stund. Slutligen fortsatte resan den sista biten mot ankarplatsen, men fartyget hade förflyttat sig i sidled under manövrarna och gick rakt på ett grund.

Sjöfartsavdelningens utredning visar att det troligaste är att skepparen förväxlat roderlägesvisaren med girradieindikatorn. De båda instrumenten hade liknande utförande och visade utslag genom en visare. Utredningen visar också att det härskade ett mycket dåligt arbetsklimat på bryggan med en kraftigt dominerande skeppare och kuvad besättning.

SFu dnr 060503-TSS2009-3752



Skrymmande däckslast. Foto: Benny Pettersson

## Kampanj vid hamnstatskontroll

ParisMoU (huvudsakligen länder i Europa och Kanada) har genomfört en inspektionskampanj under tre månader. Tolv frågor med utgångspunkt i navigations-säkerhet ställdes. Sammanlagt utfördes nästan 6 000 kontroller som resulterade i 81 nyttjandeförbud relaterade till kampanjens frågor och 1872 brister registrerades. Dessa var (i fallande skala):

- Brister på sjökort och publikationer.
- Siktbegränsande däckslast.
- Inte fungerande navigationsutrustning.

Särskilt anmärkningsvärt är den höga andelen siktbegränsande däckslast och navigationsutrustning som inte fungerade.

SFu

## Rekommendationer från utredningar

Dåvarande Sjöfartsinspektionens utredningsenhet, numera Transportstyrelsens sjöfartsavdelning, har sedan 1997 genomfört 159 utredningar. I dessa har sammanlagt 313 rekommendationer utfärdats varav 125 allmänna och 188 riktade.

Rekommendationerna berör oftast brister i bryggrutiner (44 stycken), avsaknad av ISM/rutiner/instruktioner (39), brustna ISM/rutiner/instruktioner (37) och rekommendationer riktade till myndighet avseende regler/rutiner (27).

SFu

## Insjö blir Foresea och internationaliseras

Den svenska sjöfartsbranschens gemensamma tillbuds- och rapporteringssystem, Insjö, har bytt namn till Foresea. Systemet håller på att lanseras utomlands och ett samarbetsavtal mellan ICC, som administrerar Foresea, och finska Sjöfartsverket (numera Trafiksäkerhetsverket) har undertecknats.

SFu

## ~ ENGLISH SUMMARY ~

Read the whole magazine in English at [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

### THEME: ALCOHOL AND DRUGS



Seaman Alfredo Carpadosa

### “Zero tolerance onboard appreciated”

It is Christmas Day, 2009. By the oil terminal in Berga, just outside central Stockholm, there are wet snowflakes blowing in the wind over the rough sea. Out on the deck Alfredo Carpadosa, able-bodied seaman, is busy unloading. It has been a white Christmas for him, like the others in the crew, in two senses of the term.

– I don't usually drink very much, so for me it doesn't make a lot of difference that we are not allowed to drink onboard, he says. We work hard and during time off you can surf on the Internet and send e-mails, and even though I am onboard the ship for six months in a row, I don't miss alcohol.

In the galley kitchen, Katarina Björklund, the cook, is making the mid-afternoon snack. On a stainless steel bench there is a dish full of thick spareribs from yesterday's Christmas spread, and in the mess there are saffron buns and alcohol-free mulled wine. She doesn't see any problem in the crew drinking water with the Christmas food and the planned New Year's menu of lobster and tenderloin steak.

– It's good for you. Besides, some of the crew can't handle alcohol and now that we have zero tolerance they don't need to feel tempted.

The oil company that Olympus works for allows the crew to drink in moderation. During the off duty watch, the blood alcohol limit is 0.4 and on duty it is 0.2. The captain of the Olympus has decided to introduce zero tolerance, however. Ingvar Edvardsson, chief engineer, supports this policy wholeheartedly.

– We don't have a large crew and

should an accident happen, we must all be able to do our duties. But it is also a matter of consideration towards others. A person with alcohol problems cannot just drink one beer with their meal and stop at that.

### Testing effective if done professionally

Many shipping companies engage external suppliers to carry out alcohol and drug tests on their crewmembers. Olof Beck, professor and pharmacologist at the Karolinska Institutet in Solna, believes that testing is a useful and effective method for screening employees who cannot control their drinking or who have problems. High-quality, accurate sampling systems are required, however, to give reliable results.

– There are many small companies that do this type of testing just to make money. Their testing methods are not scientifically based and they do not care enough to carry out the testing in the correct manner, says Olof Beck.

In his opinion, it is up to the shipping company to ensure that the testing company procured is professional in its work.

– As an employer you can never pass on responsibility for this work being done correctly. You have to find out how high-quality testing is carried out before you can put relevant questions to the company and decide whether or not they are able to do the job well.

Equipment for “breathalyzing” is available on many ships and can be used if a person is suspected of drinking more than permitted. The person authorised to use the equipment must have received training in how the instrument is to be handled. Good quality equipment is also important for the test results to be reliable.

– You can't go to a technical chain store and buy their products because they simply can't be trusted. Go to a well-renowned company and make sure that their equipment is systematically calibrated. Some companies that sell measuring instruments also offer to re-calibrate them if they are sent in, says Olof Beck.

He also adds that testing is not an exact science and that the results may be influenced by food and drink, temperature, time and so on. For this reason tests should only be used as an indicator of possible drug abuse or alcohol problems, and other signals should still be observed carefully.

– I would say that it is in fact possible to destroy your liver with drink, even if your employer tests you every morning. You have to bear in mind the whole picture and not only stare blindly at the test results, says Olof Beck.

### Seafarers in risk group for alcohol problems

One person in 10 in Sweden runs a potential risk with alcohol, and of them 2 - 3% are diagnosed as having an addiction. Only a small number are completely excluded socially, and the vast majority of people with alcohol problems carry on working.

– The number of people with potentially risky drinking habits is increasing, and it is this group which creates problems and is the most costly at workplaces. These people may be a safety risk and reduce efficiency, and it is this group that employers must pay attention to, says Charlotte Almgren at Alna, an organisation that works with the prevention of alcohol problems in professional life.

There are large consumers of alcohol in all age groups and in all professional groups, even though certain categories are more represented than others. Studies show that there are a number of work-related factors that increase the risk of alcohol problems: a lot of travelling, working alone or in small work teams, stress, pressure, and easy access to alcohol are among such factors.

– Seafarers are one of the risk groups. Forbidding alcohol onboard does not mean that the problem is solved. Individuals who have serious and long-term alcohol problems may have such a high consumption during their free time onboard and ashore that their ability to work is influenced, says Charlotte Almgren.

She underlines the importance of everybody knowing the consequences if it comes to light that somebody has an alcohol problem.

– As long as they believe that their colleague may be fired if they say anything, people stay silent. They don't want to feel that they are snitching on their friend and nobody wants a bad conscience about one of their colleagues losing their job. In fact, an employer is obliged to offer rehabilitation and if everybody is aware of this fact it may lead to a more open attitude. People may then have the strength to help out a colleague if they suspect he or she has a problem.

# Fredrik Warrebäck ansvarar för både arbetsmiljö och säkerhet

Som ship safety officer leder Fredrik Warrebäck arbetsmiljöarbetet ombord. Men uppdraget är ingen enmansshow och han har ett nära samarbete med såväl huvudskyddsombud som representanter för de olika avdelningarna.

Fredrik Warrebäck, 30, har jobbat på tankfartyg inom Broströms sedan sjökaptensexamen för drygt tre år sedan. När han kom till Bro Distributor i augusti i fjol fick han, utöver tjänsten som andrestyrman, också uppdraget som ship safety officer.

– Jag ansvarar för arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor ombord. Det handlar om allt från att se till att besättningen använder skyddsutrustning till att hänga med när det kommer nya lagar och regler, berättar Fredrik.

Medan en del andra rederier väljer att fördela ansvaret för säkerhet och arbetsmiljö på flera ombordbefattningar har man inom Broströms valt att lägga den uppgiften på en person. Fredrik är odelat positiv till det upplägg som hans rederi anammat.

– Det här är ett mycket bra system och jag har svårt att se hur man ska kunna arbeta effektivt på något annat sätt. Jag lägger ganska mycket tid på det här och ungefär en och en halv timme per dag går åt till kontroller av exempelvis brandsläckningsutrustning och medicinförråd. Men arbetsmiljön arbetar man med nästan hela tiden och varje gång jag är ute på däck ser jag till att besättningen jobbar på ett säkert sätt och använder rätt skyddsutrustning.

## De flesta lyssnar till slut

Att som nybakat befäl ansvara för att kollegorna följer arbetsmiljöregler och använder skyddsutrustning, kan kräva en del tålamod. Men, säger Fredrik, de allra flesta tar till sig budskapet.

– Ibland måste man peka med hela handen för att få folk att lyssna. Även om de inte tar det till sig första eller andra gången så gör de flesta det till slut i alla fall. Någonstans inser man nog att det ligger i ens eget intresse att jobba på ett säkert sätt och att reglerna faktiskt fyller en funktion.

– Och det är viktigt att ta de där extra



## Fredrik Warrebäck

**Ålder:** 30

**Bor:** I lägenhet på Varvsholmen i centrala Kalmar.

**Familj:** Sambo och dottern Alva snart ett år.

**Tjänst:** Andrestyrman och ship safety officer på Broströms Bro Distributor.

**Bakgrund:** Gjorde lumpen i kustartilleriet i Karlskrona och jobbade därefter några år inom försvaret som officer. Har läst ekonomi på högskolan innan kaptensprogrammet i Kalmar 2002–2006.

**Den mest aktuella arbetsmiljöfrågan för mig just nu är:** Trivseln ombord, eftersom det ger en säkrare arbetsmiljö.

minuterna för att hämta skyddsglasögon när man ska blanda färg eller ta på sig en sele. Även ett kortare fall på bara en halvmeter kan ställa till stor skada om man landar fel.

Som ship safety officer ska Fredrik också hitta lösningar på olika arbetsmiljöproblem. Ibland kan bristerna åtgärdas direkt. Annat kräver större och mer kostsamma ingrepp

– På varvet senast drog vi om gretingarna på däck för att det skulle bli lättare att ta sig fram utan att snubbla. Det krävdes en hel del svetsjobb och det tog säkert en vecka innan de var klara. För att kunna göra sådana här saker måste man planera och se till att man får upp det på varvslistan inför ett varvsbesök.

Men arbetsmiljöarbetet är inget enmansuppdrag. Även om Fredrik är den sammanhållande länken har han ett nära samarbete med huvudskyddsombud och andra kollegor. Varje avdelning har en representant för arbetsmiljöfrågor. Via dem förs information vidare till skyddsombud och Fredrik. En gång i månaden går han skydds rond tillsammans med en representant för den aktuella avdelningen och efteråt hålls ett skyddskommittémöte. Var tredje månad är det stormöte med hela besättningen.

– Bra arbetsmiljöarbete kräver samarbete och kommunikation, konstaterar Fredrik. Jag håller kapten uppdaterad om vad som händer, framför allt måste han få veta om vi har brister ombord, och jag har också kontakter med rederikontoret.

## Diamond underlättar arbetet

Som stöd för arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet har besättningarna inom Broströms det interna rapporteringssystem Diamond. Där förs brister och åtgärder in för att sedan kunna läsas av kollegor inom övriga flottan. Om ett allvarigare fel upptäcks rapporteras det omgående till rederiet som i sin tur skickar ut ett mejl till alla fartyg.

– Senast jag var ombord fick vi mejl om att det hade inträffat en incident när man övade med en rescuebåt på ett av rederiets fartyg. På en annan båt hade man upptäckt att en schackel som skulle vara rostfri inte var det, och det fick vi också mejl om. Alla ombord kan använda Diamond och för nya är det ett bra verktyg för att snabbt sätta sig in i arbetsmiljöarbetet, säger Fredrik.

Han berättar att det ingick en del arbetsmiljökunskap i kaptensutbildningen. De hade också praktiska övningar med ljud-, ljus- och gasmätningar. Men det mesta om arbetsmiljö har han lärt sig ombord.

– När man sitter i en skolbänk och pratar om arbetsmiljö till sjöss är det svårt att applicera kunskapen på verkligheten. Det jag lärde mig i skolan hade aldrig räckt för att segla som fullgod safetystyrman och jag har gått flera kurser sedan dess. Men det man kan lära sig under utbildningen är hur man söker information och läser föreskrifter.

Linda Sundgren

# Möt Sans ledamöter

Sjöfartens arbetsmiljönämnd är ett samarbetsorgan mellan fack och arbetsgivare och bildades 1955. Nämnden har en ordförande, sju ordinarie ledamöter samt två adjungerade, alla med specialkunskap om arbetsmiljö till sjöss. Under året presenterar vi San:s ledamöter här i San-nytt. Du kan också läsa mer om San:s arbete på [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se)

## Lars Andersson ordförande

Lars leder arbetet i Sans styrelse sedan 2007 och är också medlem i San-nytt's redaktionsråd. Han är jurist och sedan januari 2009 förbundsdirektör vid Sjöfartens arbetsgivareförbund i Göteborg.

Lars kommer närmast från Stena Line där han var förhandlings- och sjöpersonalchef. Han var också engagerad i Samka (samarbetskommittén för arbetsmiljöfrågor), ett samarbetsorgan mellan de fackliga representanterna och arbetsgivaren med uppgift att förbättra och utveckla arbetsmiljön och säkerheten ombord. Buller och vibrationer var åter-



kommande frågor liksom insatser för att minska sjuktalen. Tidigare har Lars arbetat inom domstolsväsendet och dåvarande Handels- och tjänsteforetagens arbetsgivareorganisation (HAO).

## Eva Ohlsson sekreterare

Sedan 2003 är Eva den sammanhållande länken inom San. Hos henne hamnar en stor del av de frågor som kommer till nämnden och oftast är det hon som följer upp de beslut som fattas vid Sans styrelsemöten, där hon är ständigt protokollförare.

Eva har också det övergripande ansvaret för nämndens årliga konferens; hon sköter kontakter med medlemmar och är delaktig i arbetet med San-nytt och hemsidan.

Eva är anställd som assistent vid Sjöfartens arbetsgivareförbund, vilket bland annat innebär kontakter och



planerande inför konferenser, utbildningar och styrelsemöten. Tidigare jobbade hon som vd-sekreterare hos Redareföreningen. Hon har också varit anställd i bland annat Volvo, Tetra Pak och Consafe.

## Karl-Arne Johansson ordinarie ledamot

Karl-Arne är ombudsman vid Seko sjöfolk och ansvarar för arbetsmiljöfrågor ombord på såväl nybyggen som inflagningar och befintliga fartyg. Han leder utbildningen av skyddsombud och agerar bollplank åt lokala klubbar och skyddsombud i allehanda arbetsmiljöfrågor.

I början av sjuttioalet gick Karl-Arne till sjöss. Han jobbade som matros på en rad olika fartyg fram till 1996 då han fick anställning som Seko sjöfolks ombud i Antwerpen. I två år bodde han i Belgien med uppdrag att besöka svenska fartyg runt om i regionen. Sedan 1998 arbetar han på förbundets Göteborgskontor.



Karl-Arne valdes in i Sans styrelse 2006. Där deltar han i den årliga revideringen av arbetsmiljömanualen.

Han är också medlem i San-nytt's redaktionsråd och medverkar då och då med texter i tidningen.

~ I KORTHET ~

## Utredning av ILO:s superkonvention

Utredningen om ILO:s (International labour organisation) superkonvention lämnades till regeringen i december i fjol och ska nu ut på remiss. En konsekvens enligt utredningen blir betydligt grundligare inspektioner av utländska fartyg där sådant som lönenivå, vilotid, sjukvårdsförsäkringar och de anställdas ålder ska granskas.

## Åtta döda i piratattacker

För tredje året i rad ökar antalet piratattacker och i fjol rapporterades 406 överfall till IMB (International maritime bureau) i Kuala Lumpur i Malaysia. Drygt 1 000 besättningsmän togs som gisslan, 68 skadades och åtta dödades i samband med överfallen. De flesta attackerna skedde utanför Somalia.

*ICC Commercial crime services*

## Sjömännens år

FN:s sjösäkerhetsorgan, IMO (International maritime organization) har beslutat att 2010 års Världssjöfartens dag ska ha temat sjömännens år. En orsak till ämnesvalet är, enligt FN-organisationen, revideringen av STCW-konventionen (Standards of training, certification and watchkeeping) som ska fastställas i Manilla på Filippinerna i juni. Temat ska också sätta mer fokus på behovet av ökad rekrytering av sjömän.

*IMO briefing 02/2010*



*Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk*

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd  
Box 404, 401 26 Göteborg  
Tel: 031-62 94 00  
E-post: [info@san-nytt.se](mailto:info@san-nytt.se)  
Hemsida: [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se)

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren  
tel 08-540 645 15, [linda@san-nytt.se](mailto:linda@san-nytt.se)

Redaktionskommitté:  
Tomas Sjöstedt, SFBF  
Mikael Huss, SBF  
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing  
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2010