

SAN NYTT

Nyheter om arbetsmiljö och regler inom sjöfart

1/05

ETT FRISKT ARBETSLIV

Hur vi mår på jobbet påverkas av en rad faktorer. Den psykosociala miljön är viktig. Att trivas med kollegor och att ha en aktiv fritid höjer vardagskvaliteten. Våra levnadsvanor spelar också in, som vad vi äter, hur vi rör oss samt alkohol- och rökvanor. Men hälsan är naturligtvis även beroende av en god arbetsmiljö. Buller, farliga kemikalier och tunga lyft är bara några av de faktorer som kan äventyra välbefinnandet.

Hur vi mår är i första hand något som påverkar oss själva, men sjömannens hälsa är inte bara en privatsak. Den kan också påverka arbetsförmågan och i vissa fall till och med säkerheten ombord. En god arbetsmiljö och en sund livsstil ligger därför i allas intresse och redare och ombordanställda har ett gemensamt ansvar för personalens välbefinnande. Under 2005 kommer vi lyfta fram dessa frågor lite extra med en artikelserie under rubriken "Ett friskt arbetsliv".

Sjömäns hälsa – en säkerhetsfråga

Övervikt och dålig kondition bland sjömän har blivit en säkerhetsfråga. För många extrakiln minskar rörligheten och gör det svårt att agera snabbt och smidigt vid ett krisläge.

Summan av våra laster är inte konstant – tvärt om. Det hävdade en läkare jag intervjuade en gång. Enligt honom påträffas den som äter mycket fett och sötsaker mer

sällan i motionsspåren än den med sundare matvanor, rökare dricker mer alkohol än icke-rökare och storkonsumenter av alkohol har oftare oskyddat sex än måttlighetsdrickaren. Och det är summan av lasterna som är det mest intressanta när vår hälsa bedöms.

– Till den som har högt kolesterol och dessutom röker brukar jag säga att det viktigaste är att sluta röka, säger Eddy Holm-



Eddy Holmgren, läkare vid företagshälsövården Feelgood Hamn & Rederi i Göteborg.

gren, läkare vid företagshälsövården Feelgood Hamn & Rederi i Göteborg. Olika faktorer samverkar och ökar tillsammans risken för ohälsa. Ett lätt förhöjt blodtryck behöver inte vara så farligt men i kombination med rökning ökar risken att insjukna markant.

En livsstilsfaktor som fått stor uppmärksamhet under senare år är övervikt. Allmänt känt är att överflöds kilon är en riskfaktor för hjärt- och kärlsjukdomar. Men inom sjöfarten tittar man nu allt mer på den nedsättning av kroppsfunctioner som fetma medför. Minskad rörlighet och försämrad kondition är några av de symptom man oroar sig för.

– Den som är allt för stor och tung kanske inte kan ta sig igenom mindre öppningar eller så tryter orken snabbt vid ansträngning. I ett krisläge kan det få allvarliga konsekvenser, säger Eddy Holmgren.

– Två av våra grannländer, Norge och Danmark, har satt gränser för hur tjock en sjöman får vara. En norsk ombordanställd med BMI (Body Mass Index, se faktaruta) över 35, vilket motsvarar 180 centimeter och 112 kilo, stängs av från sitt arbete. För hans danska kollega går gränsen vid 40 i BMI, 180 centimeter och 129 kilo. Någon motsvarande gräns finns inte i Sverige, men på uppdrag av Stena Line håller Eddy Holmgren på att utforma ett testprogram för att bedöma fysisk hälsa. Testet baseras på de färdighetskrav som ställs på medlemmar av säkerhetsbesättningen i nationella och internationella regelverk. Klarar man inte testet kan en omplacering eller till och ->



Stamgäster på Sjöfartsklubben Kaknäs. Baltic Kristina-gänget blev tvåa i både internationella serien och Nordic Summer Cup i följ.

Dansk kokbok väcker blandade känslor

En rykande färsk kokbok ska få danska sjömän att äta hälsosammare. Många gläds åt initiativet medan andra känner sig arga och kränkta.

Råksoppa med chili och citron, en färgsprakande grillbuffé med karibisk marinad eller kanske en äkta spansk paella. Recepten är hämtade ur *Mad på havet*, en kokbok för sjömän som kom ut i december i fjol. Den är fylld av läckra recept med vackra bilder och olika serveringsförslag ges till varje rätt.

– Vi har satsat mycket på layout och bilder, säger Morten Vinter på Søfartens Arbejdsmiljøråd (bilden) som ansvarar för produktionen. Det har kostat en hel



del men vi tyckte det var viktigt att göra en fin kokbok som det är roligt att arbeta med.

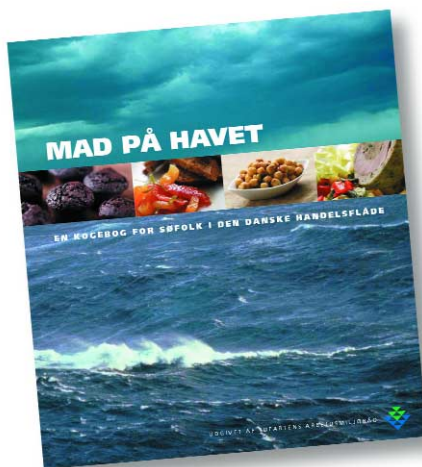
För ett drygt år sedan vände sig ett av Danmarks större rederier till Søfartens Arbejdsmiljøråd och bad om hjälp. Man ville bort från den feta och stabbiga sjömanskosten och göra de anställda mer medvetna om vad de stoppar i sig. Rederierna hade själva försökt förmedla budskapet om sundare matvanor till sjömännen, men utan framgång.

– Personalen trodde att redarna bara var ute efter att spara pengar och de mötte ett ganska hårt motstånd, säger Morten Vinter.

Søfartens Arbejdsmiljøråd har främst arbetat med att förbättra den fysiska arbetsmiljön ombord med kemikalier, buller, skyddsutrustning, olycksreduktion och så vidare. Att ta sig an personalens kostvanor var något nytt.

– Förr ansågs det vara upp till var och en vad man åt och drack, det var en privatsak ingen hade med att göra. En mer modern inställning är att man på en arbetsplats ser till att hela människan mår bra och där ingår livsstilsfrågor, säger Morten Vinter.

Resultatet blev den nu aktuella kokboken som är baserad på nordiska livsmedelsrekommendationer. Den är upplagd i pärmform för att användaren enkelt ska kunna lägga till recept och en gång om året ska nya recept skickas ut för uppdatering. Rederierna betalar 200 kronor per bok och den årliga uppdateringen är gratis. Att man valde att just producera en kokbok för att uppmuntra till sundare matvanor är ingen slump.



Recepten är internationella med bland annat asiatiska inslag och kokboken finns även på engelska med titeln *Food at Sea*.

– I Danmark har det blivit modernt att laga "fin mat" och kockarna är vår tids stjärnor som lagar mat i teve och som det skrivs om i tidningar. Vi gjorde kokboken för att den behövdes, men också för att väcka debatt.

Och reaktionerna har inte låtit vänta på sig. Många har varit positiva, framför allt kvinnliga ombordanställda och sjömanshustrur har välkomnat initiativet. Men man har också fått mycket kritik från dem som tycker att kokboken inkräktar på privatlivet.

"Sen slåss vi mot Tarzansyndromet också. Riktiga män äter inte grönsallad utan röker och dricker sprit ..."

– Vi har fått en hel del reaktioner från folk som varit arga, säger Morten Vinter. Jag tror att sjöfolk är lite mer konservativa när det kommer till förändringar än andra. Sen slåss vi mot Tarzansyndromet också. Riktiga män äter inte grönsallad utan röker och dricker sprit ...

Men att backa från den inslagna vägen har man inga planer på.

– Vi har gjort en undersökning som visar att sjömän är mer överviktiga än andra jämförbara yrkesgrupper så en förändring behövs, säger Morten Vinter. Nu tänker vi gå vidare och fortsätta arbeta med flera livsstilsfaktorer, som exempelvis motionsvanor.

Linda Sundgren

Sjömäns hälsa, forts.

med avstängning bli nödvändig tills värdena har förbättrats.

– Man ska kunna springa uppför ett visst antal trappor, sjösätta en flotte och kunna släpa en medmänniska 20 till 30 meter tillsammans med en kollega, säger Eddy Holmgren. Men vi arbetar fortfarande med testet och vet inte exakt hur det kommer att se ut.

Han påpekar också att det är viktigt att arbetsgivarna hjälper de anställda som är i dålig kondition. Det handlar om kost- och motionsråd, inspirationsamtal och uppföljningar. Minst lika viktigt är det förebyggande arbetet.

– Den som mår dåligt idag gör det efter tio, tjugo eller kanske till och med trettio år av dåliga vanor. Den stora effekten av de hälsoförbättrande insatser vi gör får vi först på längre sikt, men jag vågar lova att den som är uthållig i sitt arbete kommer att få utdelning.

Den arbetsgivare som vill få en samlad bild över de anställdas hälsa råder han att göra minihälsoundersökningar. Han har själv varit med om att genomföra sådana på Stena Lines fartyg. Då räknade man ut BMI och mätte kolesterolvärde, blodsocker och blodtryck. De anställdas rök- och motionsvanor noterades också.

– När man gör en hälsoundersökning är det viktigt att man pratar enskilt med varje arbetstagare så att alla får veta just sina värden och vad de bör tänka på, säger Eddy Holmgren. Sen kan man ordna seminarier och föreläsningar med olika teman.

Det finns mycket att göra för att förbättra förutsättningarna för en sundare livsstil ombord, enligt Eddy Holmgren. Som att skapa rökfria miljöer, att ha välutrustade träningslokaler, ordna idrottsturneringar, erbjuda fettsnål mat och så vidare. Han konstaterar att sjömanslivet historiskt sett omfattat många ohälsosfaktorer som häftigt drickande, dåliga matvanor och rökning. Drickandet har definitivt minskat och maten har också blivit bättre. Rökning är fortfarande ett stort problem men också på detta område sker förbättringar.

Linda Sundgren

Räkna ut ditt Body Mass Index

BMI är definierat som vikten dividerad med kvadraten på längden i meter. Är en person 1,70 lång och väger 70 kilo räknas BMI-talet fram genom formeln: $70/(1,70 \times 1,70) = 24,2$.

BMI-tal	Viktclass
Under 18	Undervikt
18-25	Normalvikt
25-30	Övervikt
30-40	Fetma
Över 40	Svår fetma

Inspektionen publicerar med viss regelbundenhet händelser och meddelanden som sjöfartsbranschen kan ha intresse av.

Nedan följer ett urval av den senaste rapporteringen. Texterna kan läsas i sin helhet på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se – Sjöfartsinspektionen.

Stort fartyg upptäckte inte kollision

En större ro-pax-färja befann sig strax efter avgång i farleden. På bryggan fanns två befäl men ingen utkik. Efterhand passerades färjan av en mindre lastbåt på väg i samma färdriktning. Lastbåtens brygga var bemannad med befälhavare och utkik. De kände till färjan, men höll inte noggrann uppsikt över den då den var akter om lastbåten. I samband med ett möte gjorde lastbåten en lätt gir åt babord, närmare färjan. Färjan uppmärksammade inte manövern utan fortsattes som tidigare. En kollision inträffade, men inte heller det noterades på färjan och först efter att ha blivit uppkallade förstod man vad som hänt. Lastbåten fick vissa skador medan färjan var helt skadslös.

Utredningsenheten kan identifiera följande faktorer som påverkade händelseförloppet:

- Färjan saknade utkiksman trots att reglerna kräver det. Utkiken ska inte ha andra arbetsuppgifter förutom att vara just utkik.

- Både på färjan och på lastbåten hölls bristfällig utkik.

- Ingen av de båda inblandade rapporterade händelsen till VTS:en, vilket man skulle gjort. Man rapporterade dock till Sjöfartsinspektionen.

- Färjan överskred hastighetsbegränsningen, sannolikt beroende på en pressad turlista.

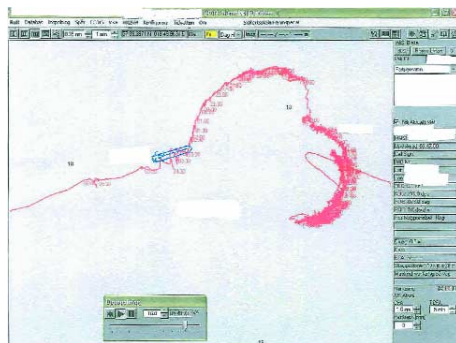
Iu, dnr 080202-04-16921, 080201-04-16922

Farligt godsläckage

Vid ankomst upptäcktes en svag dimma i färjans lastrum. Något larm eller andra tecken på brand förekom inte. Efter ett tag upptäcktes en vätska, påminnande om hydraulolja, på däck. Besättningen påbörjade rengöring med absorberingsmedel. Vätskan, som visade sig vara klassad som farlig (frätande), kom från en läckande container. När besättningen förstod att vätskan kom från containern avbröts arbetet tills saneringshjälp kom från land. De som varit i kontakt med ämnet erbjöds efterkontroll av läkare. Besättningen försökte

rapportera händelsen till rederiet, men misslyckades av tekniska skäl. Någon inrapportering till myndigheterna, som man är skyldig att göra (SJÖFS 1991:5 8 §) gjordes inte. Rederiet har däremot gjort ansträngningar för att spåra containern och ta reda på vad som orsakade läckaget. I samband med händelsen noteras att den rapportering som ska göras till MRCC angående farligt gods kan vara mycket viktig. Rapporten måste innehålla den information som kan vara av värde i händelse av en olycka eller läckage.

Iu, dnr 080201-04-17513



AIS-spår på den grundstötta ankarliggaren. Fartyget kommer att driva ytterligare för att grundstötta i området till vänster utanför bild.

Ny teknik avslöjar

Ny teknik inom sjöfarten har fått stor betydelse vid utredning av olyckor eller andra händelser. Dels VDR (Voyage Data Recorder) som i detalj innehåller uppgifter om fartygets agerande. Dels AIS (Automatic Identification System) som sänder ut information om det egna fartygets identitet och förehavanden till kringliggande båtar. Detta bidrar till att det sällan är lönt för besättningen ombord att säga annat än vad som faktiskt har hänt efter en incident.

Ett exempel är ett fartyg som låg uppankrat för läktring (lastning från annat fartyg) utanför en hamn. Vädret blev sämre och lastningen avbröts. Fartyget började dragga, något som pågick uppemot ett par timmar. Ombord hade man dock dålig kontroll på positionen och upptäckte först senare att man höll på att dragga mot land. När de försökte starta maskinerna och rädda situationen var det för sent. Fartyget drev på grund och skadades kraftigt. Dessutom läckte en del olja ut.

Befälhavaren förklarade sedan att man inte hunnit vidta åtgärder tidigare, men utdrag från AIS:en visade att det gått flera timmar från det att dragningen börjat till fartyget kom på grund.

Iu, dnr 080202-04-17548

Få olyckor per driftstimma

Inträffar en olycka brukar det medföra ett visst massmedialt intresse. Särskilt lokala medier har en tendens att blåsa upp olyckor i den egna regionen och ge dem orimliga proportioner. Intresset från media är nyckfullt så till vida att en ganska stor och allvarlig olycka ibland passerar utan någon reaktion alls medan en mer bagatellartad händelse kan få mycket uppmärksamhet.

Nästan alltid uttrycker medier förvåning över att det händer så många olyckor. Men chefen för ett av de stora klassningssällskapen säger att antalet totalhaverier per driftstimme är hälften så många inom sjöfarten som inom flyget. Som jämförelse presenteras nedan uppgifter från Stockholms skärgård. Dessa gäller endast ett fartyg men kan sägas vara representativt för hela Stockholms skärgårdsflotta.

- Ett av fartygen i skärgårdstrafik gjorde föregående år 9.750 ankomster.

- På 15 år blir det 146.000 ankomster.

- Manöverreglaget gör 2,5 miljoner rörelser varje år.

- Under dessa 15 år har fartyget gjort två kajstudsar.

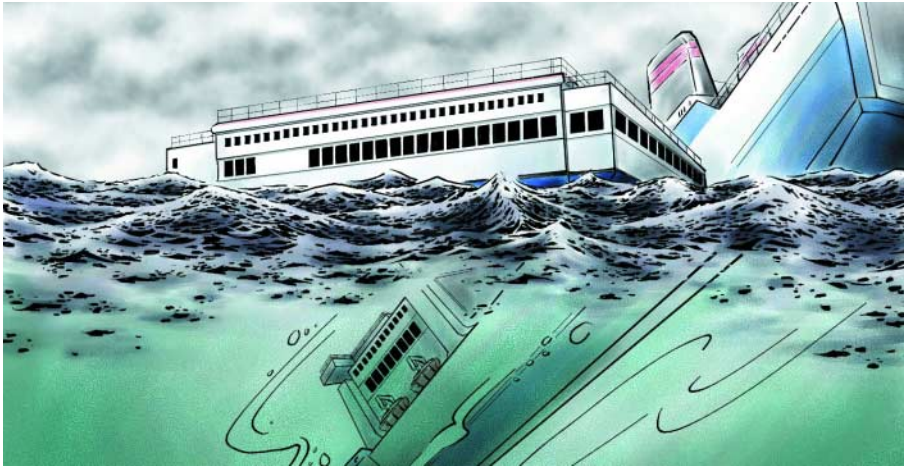
Iu

Litet fel får stora konsekvenser

På ganska kort tid har det uppstått situationer som kunnat få stora konsekvenser om förutsättningarna varit sämre. Båda gångerna har ett relativt enkelt fel, läcka i kylvatenssystemet, lett till att fartygen blivit helt manöverodugliga. Problemet är att det endast finns ett gemensamt kylsystem fast det ombord finns flera huvudmaskiner. När läckage uppstår i kylsystemet drabbas därför alla maskinerna. I båda fallen var det färjor som drabbades. Att det gick bra beror på att fartygen just då inte befann sig i känsliga situationer.

Det finns all anledning för rederier att se över fartygens kylsystem och undersöka möjligheterna till ombyggnad eller komplettering för säkrare drift.

Iu, dnr 080201-04-16783



Säkrare fartyg gör evakuering onödig

Stabilitet och brandskydd. Det är i fokus i säkerhetsprojektet Desso som startade i december 2003. Målet är att konstruera ett passagerarfartyg så säkert att det aldrig ska behöva överges.

Att med dagens förutsättningar evakuera tusentals passagerare från en sjunkande färja i hårt väder är näst intill omöjligt. Det är de flesta initierade överens om. Experter inom sjösäkerhetsområdet intresserar sig därför allt mer för hur fartyg ska kunna göras så säkra att de inte behöver överges alls. Forskningsprojektet Desso (Design for Survival Onboard) har till uppdrag att konstruera en ro-pax-färja för 1500 passagerare med god stabilitet, hög brandsäkerhet och säkra evakueringsmöjligheter.

– För att människor ska kunna stanna på ett fartyg som tar in vatten eller brinner krävs framför allt två saker: ökad stabilitet och bättre brandskydd. Båtar får inte få slagsida när en skada uppstår, säger Olle Rutgersson, professor vid Sjöfartshögskolan i Göteborg, som ansvarar för bland annat stabilitetsfrågorna i projektet.

Svårigheterna med att förbättra ro-pax-färjornas stabilitet beror på de stora öppna ytorna på lastdäck.

– Om vatten strömmar in kan stora

vattenmassor bölja fram och tillbaka och relativt snabbt orsaka slagsida, säger Olle Rutgersson. Dagens ro-pax-färjor är konstruerade för att klara en halvmeter vatten på lastdäck och det är inte så mycket.

En central uppgift i projektet är att skapa lastutrymmen som är indelade i mindre enheter för att motverka vattnets spridning. Olle Rutgersson tror att en breddning av gångarna längs lastdäckens sidor kan vara en lämplig lösning.

– De är idag en halvmeter breda. Ökar vi dem till uppåt tre meter skulle den öppna ytan minska. Men problemet då är att det blir mindre lastutrymme vilket minskar fartygens lönsamhet.

För att förbättra brandskyddet diskuteras främst två olika lösningar. Det ena går ut på att skapa säkra utrymmen ombord (safe havens) dit passagerarna ska kunna ta sin tillflykt vid en eventuell storbrand. Dessa utrymmen ska ha extra högt brandskydd och kanske till och med egen ventilation och strömförsörjning. Det andra går ut på att öka det allmänna brandskyddet ombord och begränsa elden där den uppstår. Björn Allenström på SSPA som leder Desso-projektet föredrar det sistnämnda.

– Att flytta runt över tusen personer på ett brinnande fartyg till safe havens är en svår uppgift, konstaterar han. Därför tror jag att det är mer intressant att försöka begränsa branden där den uppstår.

Projektet har tidigare uppmärksammat för den spektakulära idén att konstruera en brandsäker överbyggnad på fartyg. I nödfall skulle denna överbyggnad kunna frikopplas och bli en egen flytande enhet. Men den lösningen tror de inblandade allt mindre på. Det anses vara konstruktionsmässigt och praktiskt svårlöst. Som evakueringsalternativ tror forskarna mer på en utvecklad form av frifall-livbåtar.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Fritt fram för obemannad sjösättning av livbåt under dävert

Numera bestämmer befälhavaren ombord om fartygets livbåtar under dävert ska vara bemannade när de sjösätts vid övning. Det beslutades inom IMO i december i fjol. Regeländringen i Solas träder i kraft första juli 2006, men hamnstaterna uppmanas att ha överseende med dem som redan nu väljer att sjösätta båtarna obemannade. Övriga övningsmoment ska dock även fortsättningsvis genomföras.

Frifall-livbåtar har stora brister

En undersökning av frifall-livbåtar avslöjar stora brister – trots att i princip alla designkrav följs. Framför allt är de alldeles för trånga och storväxta personer har svårt att sitta korrekt i sätena. Frifall-livbåtar är designade efter passagerare på 75 kilo, en nivå som enligt experterna bakom undersökningen bör höjas. Dessutom efterfrågas mer detaljerade regler kring båtarnas utformning.



SAN NYTT

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
Hemsida: www.san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Pieter Sprangers, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, lindasundgren@telia.com

Redaktionskommitté:
Tomas Sjöstedt, SFBF
Mikael Huss, SBF
Göran Hansson, SEKO Sjöfolk

SAN-Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöistiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2005