

## ETT FRISKT ARBETSLIV

# Svårt men viktigt att vara en bra chef ombord

En god arbetsmiljö kräver bra ledarskap. Men att vara en duktig chef är en svår uppgift, särskilt på fartyg.

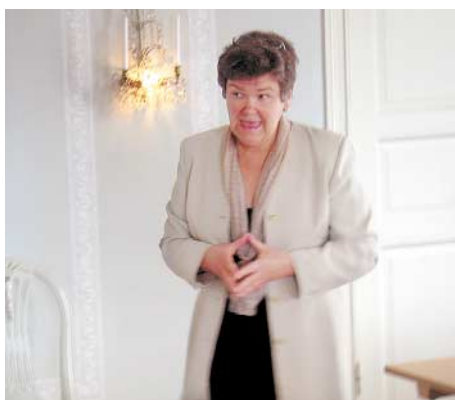
– Nästan alla hävdar att just deras arbetsplats är speciell, men de enda jag riktigt kan hålla med om den saken är sjömän, säger socionom Elizabeth Frey på Perema AB.

Med dagens små besättningar är varje person viktig för stämningen ombord. Ett extra stort ansvar för att skapa ett bra klimat vilar på befälen. Tydliga, rättvisa och empatiska chefer får trygga medarbetare som känner sig säkra, både i yrkesrollen och socialt. Sammanhållningen blir bättre och arbetet effektivare. Elizabeth Frey har arbetat med ledarskapsfrågor inom sjöfarten i 15 år. Hon konstaterar att det finns mängder av duktiga befäl på svenska fartyg. Men hon ser också en hel del exempel på motsatsen, vilket inte förvånar henne.

– Chefens roll är tvådelad. Han ska dels verkställa de beslut som påbjuds uppifrån, alltså från rederiledningen. Dels ska han leda, vilket går ut på att få människor med sig. Dessa dubbla roller är svåra att förena, särskilt på fartyg där du måste stå för dina beslut 24 timmar om dygnet.

Arbetsledning ombord försvåras av att personalen både jobbar och bor på fartygen. De tvingas leva tätt tillsammans med personer som de inte själva valt och den som är missnöjd med något kan inte gå hem efter arbetsdagens slut och ventiler sina åsikter med familj och vänner. Befälen är en del av denna samvaro och för att de ska klara av att förena gott ledarskap med social gemenskap krävs stor integritet och gott omdöme.

– Jag tror inte befälen kan dra sig undan gemenskapen helt och hållet, och det är nog inte heller önskvärt. Men det gäller att veta var gränsen går och ett visst avstånd inger respekt. Exempelvis är det helt okej att följa med iland och ta en öl, men man får inte bli full, säger Elizabeth Frey.



Elizabeth Frey, socionom på Perema AB

Något som ytterligare försvårar sjöbefälens uppgift är den stora dominansen av män, enligt Elizabeth Frey.

– Den psykosociala arbetsmiljön är inte alltid så välutvecklad på utpräglade manliga arbetsplatser. Män har ofta svårt att prata känslor med varandra och många väljer att "titta bort och bita ihop" istället för att ta tag i problem.

Elizabeth Frey menar att det inte finns några manualer för hur en bra chef ska vara. Men hon nämner vissa tumregler man inte bör bryta mot om man vill uppfattas som en god arbetsledare. Den första lyder: prata aldrig illa om rederiet.

– Att baktala arbetsgivaren ger kortsiktiga poäng hos besättningen som tycker att "den där killen är på vår sida". Men befälen är ju en del av rederiet och efter ett tag kommer personalen att undra varför han eller hon inte försöker göra något åt situationen istället för att bara prata skit. →



Att umgås dygnet runt med kollegerna gör det svårare att vara en bra chef.



# Oenighet om kontroll av arbetsmiljö

Frågan om vem som är bäst lämpad att kontrollera arbetsmiljön på fartyg bereds hos Näringsdepartementet. Beslut väntas inom kort.

Sjöfartsverket är den myndighet som ska se till att arbetsmiljölagen efterlevs på fartyg medan Arbetsmiljöverket sköter inspektionen vid landföretag. De sjöfackliga förbunden vill dock ha en förändring och anser att Arbetsmiljöverket bör ta över kontrollansvaret också för fartyg.

– Vem som utför kontrollen är väldigt viktigt, säger Sjöbefälsförbundets vd, Christer Themné. Vi vill att det ska vara professionella arbetsmiljöexperter med referenser från landföretag.

Frågan om ändrat kontrollansvar aktualiserades på Sjöbefälsförbundets kongress 2004 och får stöd av de två andra sjöfackliga förbunden. Arbetsgivarna och Sjöfartsverket vill däremot behålla nuvarande system.

– Fartyg hänger samman som en helhet. Det finns gränssytor som skulle bli mycket besvärliga att hantera om man delade upp kontrollen av arbetsmiljö och säkerhet på olika myndigheter, säger Sjö-

fartsverkets sjösäkerhetsdirektör, Johan Franson.

Ärendet bereds nu hos Näringsdepartementet och beslut kan komma redan innan sommarsemestramna.

– Antingen avslås förslaget eller också beslutar vi att utreda det ytterligare, säger Margaretha Granborg på Näringsdepartementet. Det är de två beslutsmöjligheter som jag ser.

Linda Sundgren



## Nytt avtal ger effektivare kontroller

Ett nytt samverkansavtal slöts förra året mellan Sjöfartsverket och Arbetsmiljöverket. Det ersätter den gamla överenskommelsen från 1969 och ska bland annat ge Sjöfartsverkets inspektörer tillräcklig hjälp för att effektivt kunna kontrollera att arbetsmiljölagen efterlevs ombord.

I avtalet nämns flera områden där myndigheterna föreslås agera gemensamt. Som när någon part begär det, vid

särskilda temainspektioner eller vid missförhållanden påtalade av skyddsombud.

– Det nya avtalet är mer långtgående än det förra och jag tror vi kommer få ett mer intensivt samarbete, säger Anders Bergström, jurist vid Arbetsmiljöverket. Vi har redan börjat utbilda Sjöfartsverkets inspektörer i arbetsmiljöfrågor.

Linda Sundgren

Svårt men viktigt, forts.

– Håll gärna med personalen och säg: "det där tycker jag också är knepigt, jag ska se vad jag kan göra åt saken", fortsätter hon. Det man ska undvika är kommentarer typ: "de där jävla idioterna fattar ingenting", vilket tyvärr inte är ett helt ovanligt språkbruk.

En annan regel man bör följa är att aldrig svika ett förtroende. Den som behöver ventilera sina bekymmer måste vara säker på att det som sägs inte sprids vidare.

– Tyvärr är det vanligt på arbetsplatser både iland och till sjöss att man bryter förtroenden. Ofta gör man det i all välmening, man vill diskutera problemet med någon annan för att hitta en lösning. Men kommer det fram att man fört information vidare får man aldrig ett förtroende igen, säger Elizabeth Frey.

Den tredje och sista av hennes grundläggande regler är att undvika intima relationer mellan över- och underordnande. Det gäller både kärleksrelationer och alltför nära vänskap. Personliga relationer luckrar upp rollerna och skapar osäkerhet hos alla.

– Särskilt allvarligt är det om ett befäl är gift med någon underordnad eller har ett "hemligt förhållande" med någon, för det vet alla om ändå. Då går det inte att hålla tydliga gränser mellan befäl och manskap.

– På färjorna är förhållanden bland personalen ganska vanliga och jag vet att man i alla fall tidigare tyckte att det var ett problem. Många landföretag har särskilda regler för detta och det vore kanske något att fundera på inom sjöfarten också.

Dåligt ledarskap skapar problem ombord, men också för arbetsgivaren iland. Det kan handla om merkostnader i form av sjukskrivningar eller att folk behöver omplaceras på grund av vantrivsel. Arbetet på fartyget kan också bli mindre effektivt. Elizabeth Frey tycker att rederierna borde satsa mer på ledarskapsutbildning för att stärka befälen i deras roller. Hon jämför med bland andra Volvo som ger alla sina chefer en 20 dagars utbildning.

– Nästan alla större landföretag satsar mycket på att utbilda sina chefer och på det här området ligger rederierna definitivt efter. De tänker alldeles för mycket på kort-siktiga vinster istället för att satsa på sådant som ger utdelning på sikt.

Elizabeth Frey menar att det också behövs öppna kanaler mellan befälen och rederikontoren. Ska befälen kunna göra ett bra arbete måste de känna stöd från landorganisationen.

– Eftersom befälen inte bör ventilera personalproblem ombord måste de kunna vända sig till rederiet. Men på många rederier kommunicerar man inte med befälen som man borde. Man verkar inte förstå hur nödvändigt det är.

Linda Sundgren

Inspektionen publicerar information 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](http://www.sjofartsverket.se) – Sjöfartsinspektionen.

## Dödsolycka vid svetsningsarbete

Till svetsarrangemangen i ett fartyg hörde bland annat rördragningar för gas. Ventilerna för rören var placerade i ett väggmonterat skåp, som efter ombyggnad inte var försett med annan ventilation än två relativt små borrhål i skåpets botten. I närheten utfördes svetsarbete. Plötsligt hördes en kraftig smäll. Skåpet hade exploderat och svetsaren skadades allvarligt av delar från skåpet. Han avled senare av skadorna.

Sannolikt hade det läckt svetsgas. En explosiv blandning av acetylen och syre bildades och antändes av svetsningen. Ventilationsmöjligheterna i skåpet var undermåliga. Det ska finnas möjlighet till cirkulation genom relativt stora ventilationshål, både i skåpets övre och nedre del. Dessutom får skåpen inte vara underdimensionerade.

*BSU Investigation report 330/03*

## Maskintelegraf kompletteras med internkommunikation

Efter ett par olyckor med fartyg med en äldre modell av maskintelegraf (där maskinmanövern slås på bryggan varefter personal i maskinrummet utför den slagna manövern) har kommunikationen mellan brygga och maskinrum behandlats av den intresseorganisation som representerar flertalet av de berörda fartygen. Otydlighet eller annat tros ha lett till att maskinmanövern blivit annan än den som slagits på bryggan.

Intresseorganisationen har utarbetat följande rekommendationer:

- Genom att komplettera den ordinarie maskintelegrafen med en möjlighet att kommunicera på annat sätt kan man säkerställa korrekt ordergivning.
- Systemet ska vara dubbelverkande så att mottagaren kan svara utan att lyfta lur eller trycka på knapp.
- Systemet ska vara oberoende av ordinarie kraftförsörjning och kompletterat med ett larm (optiskt och eller ljud).

Alla rutiner ska vara väl dokumenterade i fartygets SMS-manual.

*Iu dnr 080201-04-16662*

## Positionsproblem i integrerad utrustning

Enligt uppgift från US Coast Guard förekommer osäkra positionsangivelser då man i GPS-mottagaren lägger in "manual offset position". Felet uppstår i ett anslutet instrument dit GPS-mottagaren levererar en position. Felet kan uppstå i mottagare Furuno GP80 och Furuno GP90. Problemet undviks genom att utesluta möjligheten till manuell offset-inmatning. Man kan också koppla loss GPS-mottagaren från de anslutna instrumenten, men då mister man finessen med integrering. Metoden bör därför endast användas som tillfällig nödlösning.

Kopia av US Coast Guards Safety Alert kan fås från Sjöfartsinspektionens Utredningsenhet, 011-19 10 00. Direkt information sökes bäst hos leverantören.

*Iu: USCG Safety Alert 1-05*

## Beredskapsbåt föll i sjön

Vid ombordtagning av en snabb beredskapsbåt (MOB-båt) lossnade båten från upphängningsanordningen. Båten föll i sjön med en besättningsman ombord. Han klarade sig dock oskadd. Vid utredningen uppdagades att muttrar hade lossnat och bultarna kröp ur sina hål. Dessutom omfattades inte kontroll av dessa detaljer i instruktionerna till anordningen. Båten var av modell Pacific 22 NK III, Osborne Rescue Boat Company, United Kingdom. De som har sådana båtar uppmanas att kontrollera upphängningsanordningen och se till att kontroll av denna ingår i servicemanualen.

Allmänna rekommendationer för alla med beredskapsbåtar är:

- Se till att tillsynen omfattar alla känsliga komponenter.
- Inspektera noggrant vitala delar.

*Iu: USCG Safety Alert 2-05*

## Många svenska fartyg fick nyttjandeförbud

Under 2004 drabbades relativt många svenska fartyg av nyttjandeförbud i samband med hamnstatskontroller. Sammanlagt elva fartyg (nio inom Paris MoU) blev liggande kortare eller längre tid vilket är den högsta siffran på fem år. De senaste fem åren har totalt 36 nyttjandeförbud och 92 nyttjandeförbudsgrundande brister utfärdats. Av de 92 bristerna är 35 relaterade till navigationsutrustning/säkerhet. Elva gäller länsvattenseparatorer/MARPOL.

24 stycken handlar om bristande dokumentation. Behörighetshandlingar i original har saknats eller så har certifikat inte förnyats i tid. Det effektivaste sättet att undvika nyttjandeförbud är enligt statistiken att:

- se till att alla papper är i ordning och
- att kontrollera att länsvattenseparatorn fungerar som den ska.

*Iu*



## Lös last skickade gafflar genom bordläggning

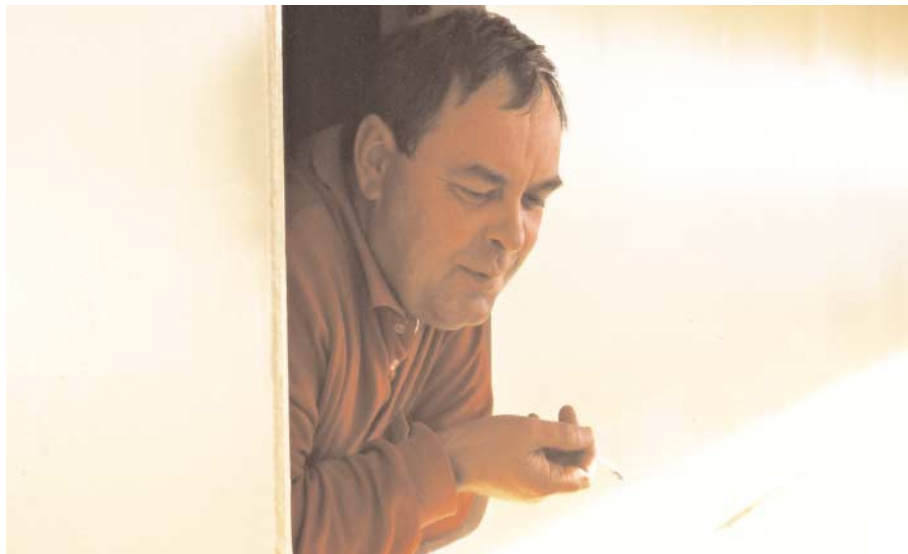
Ett ro-ro-fartyg råkade ut för dåligt väder. Ett antal stora lådor med tung last kom i rörelse och slog sönder annan last i utrymmet. Dessutom slets surningen till en av fartygets gaffeltruckar av. Trucken kom i rörelse och körde rakt mot bordläggningen med gafflarna först. Gafflarna hamnade på var sida om ett spant, gick igenom bordläggningen och stack rakt ut på utsidan. Spantet förhindrade att hela trucken gick igenom.

Lasten i lådorna var dåligt surrad. Lådorna var i sin tur dåligt surrade i fartyget. Det hade också läckt olja från utrustningen vilket gjorde att lådorna gled lättare.

Vikten av ordentligt surrad last kan inte nog understrykas. Det gäller även tung last som kan vara riktigt farlig om den kommer i rörelse.

*Iu dnr 080201-05-15314*

# Många undantag från tobakslagen på passagerarfartyg



Sedan första juni är det förbjudet att röka på krogar och restauranger. Men för passagerarfartyg är undantagen många. Färjor i utländsk trafik berörs inte alls av förbudet och även för båtar i inrikestrafik kan lagen kringgås.

Tobakslagen kom 1993. Bakgrunden var en ökad kunskap om farorna med passiv rökning och genom att förbjuda rökning på arbetsplatser och i vissa offentliga miljöer skulle människor slippa utsättas för hälsovådlig tobaksrök under arbetstid.

Första juni i år skärptes lagen ytterliga-

## Sverige – inget föregångsland

Många länder var före oss med rökförbud på krogen. Några exempel: Sydafrika, först i världen 1999  
Irland, mars 2004  
Norge, juni 2004  
Italien, Januari 2005  
Malta, april 2005  
Bhutan är det land som gått längst och där är det även förbjudet att sälja cigaretter sedan 2004

## Hjälp personalen att sluta röka

Hjärt- och lungfonden har tagit fram ett sluta-röka-paket som heter Rökfri på jobbet. Det kan beställas hos Strömbergs distribution på telefon 08-449 88 22 för 200 kronor. Det kan också tankas ner från nätet på adress [www.tobakslagen.org](http://www.tobakslagen.org)

re till att även omfatta restauranger och andra serveringsställen. Den krogägare som hädanefter vill låta sina gäster ta ett bloss måste inrätta slutna rökrum. Men för passagerarfartyg är förbudet inte lika långtgående. Serveringar ombord på fartyg som angör utländska hamnar omfattas inte alls av lagändringen och därmed berörs varken Danmarks- eller Finlands-trafiken. På båtar i inrikestrafik gäller visserligen de nya bestämmelserna, men rökförbudet är inte hundra procentigt.

– Det beror på att den nya och den gamla delen i tobakslagen inte är synkroniserade, säger Anna Östbom på Folkhälsoinstitutet. Den nya delen, som serveringsställen omfattas av, är mycket hård och kräver antingen totalt rökförbud eller helt slutna rökrum. Den gamla delen, som reglerar rökning i andra offentliga miljöer, är mindre restriktiv.

Ta ett fartyg med två passagerardäck och servering uppe och sittplatser nere. Där är grundregeln rökförbud i serveringsdelen, alltså på övre däck. Men om serveringen inte upptar hela övre däck kan rökning tillåtas på vissa angivna platser där, eftersom den gamla delen av lagen då tar vid. Nedre däck, som helt saknar servering, regleras av den gamla delen av lagen och även där kan alltså rökning tillåtas.

– Vad som ska gälla måste bedömas från fall till fall och båtens invändiga utformning är avgörande för var rökning eventuellt blir tillåten, säger Anna Östbom.

Linda Sundgren

## ~ I KORTHET ~

### Nyexaminerade befäl nöjda med arbetet

Av 100 sjöbefälsstudenter som tog examen mellan 2000 och 2003 har 92 arbete. Av dem har 69 styrmans- eller kaptenstjänst medan övriga är sysselsatta med annat. Majoriteten är nöjda med sin arbetssituation medan två är missnöjda. Det visar en färsk marknadsundersökning från Chalmers tekniska högskola.

### Få lediga tjänster på arbetsförmedlingen för sjöfolk

Sedan augusti förra året har arbetsförmedlingen för sjöfolk kunnat erbjuda endast enstaka tjänster.

– Så här trögt har det inte varit sedan hösten 1994, säger Lea Diouware på arbetsförmedlingen för sjöfolk i Stockholm.

### Ingen anonymitet i Marinens avvikelserapportering

Marinen har infört ett nytt system för avvikelserapportering. Likheter med handels- sjöfartens motsvarighet, Insjö, är flera. Grundtanken är att åtgärda brister innan de leder till olyckor och att lära av egna och andras misstag. En stor skillnad mellan systemen är dock att uppgifterna i Marinens system inte är avidentifierade som i Insjö.



## 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](mailto:info@san-nytt.se)  
Hemsida: [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se)

Ansvarig utgivare: Pieter Sprangers, SARF

Redaktör: Linda Sundgren  
tel 08-540 645 15, [lindasundgren@telia.com](mailto:lindasundgren@telia.com)

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

SAN NYTT framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

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