



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart.

ÅRGÅNG 33 3/09

TEMA: ARBETSVILLKOR WORLD WIDE

Utsatta sjömän får hjälp av ITF	1	Sjöfartsavdelningen informerar	5
Övervikt och rökning vanligare ombord	3	English summary	6
Superkonventionen närmar sig verklighet	3	Profilen: Lars Sandberg	7
Redaktionen har ordet	4	SAN-konferens	8
Utblick	4	I korthet	8

Utsatta sjömän får hjälp av ITF

Uteblivna löner, övergivna besättningar och slitna fartyg. Inom världshandelsflottan finns det gott om exempel på sjömän som arbetar under usla förhållanden, men de allra värsta fartygen kommer sällan till Sverige. Det säger ITF-inspektör Annica Barning.

– Välkomna, välkomna. Slå er ner.

Med ett stadigt handslag och lätt bugning tar befälhavare Huang Songfa emot på sitt kontor. Inredningen är som övriga utrymmen i det Panamaflaggade bulkfartyget Da Hua, enkel och nött. Kapten föser de överfulla askkopporna mot mitten av bordet för att ge plats åt de dokument och tidningar som Annica har med sig. Efter några minuters småprat ber hon om att få se besättningslistor, kollektivavtal, anställningsavtal och uppgifter om fartyget.

– Det här är andra gången i år som ITF kommer ombord, förra gången var i Australien i mars, berättar Huang Songfa medan han plockar fram de efterfrågade dokumenten. Om besättningen inte får lön eller inte har det bra är det bra att ITF kommer, och två besök om året är okej.

Comme ci comme ça

Som inspektör för Internationella transportarbetarfederationen har Annica Barning i uppgift att besöka bekvämlighetsflaggade fartyg och kontrollera att besättningarna får korrekta löner på utsatt tid och har en dräglig tillvaro ombord.

– Det kan vara lite comme ci comme ça med ersättningarna. Lönerna kan vara försenade och ibland får besättningen inte betalt för övertid.



ITF-inspektör Annica Barning kontrollerar listorna som kapten Huang Songfa plockat fram.

I första hand väljer Annica och hennes kollegor att besöka fartyg som saknar kollektivavtal. Enligt ITF:s mest tecknade kollektivavtal, TCC (total crew cost), ska en matros ha minst 1676 US dollar (cirka 12000 SEK) i månaden, en styrman eller ett tekniskt befäl runt 2825 US dollar (cirka 20000 SEK) och en befälhavare 5345 US dollar (cirka 39000 SEK). Men många redare försöker komma undan med lägre ersättning.

– De brukar försvara sig med att sjömännen ändå tjänar bra jämfört med inkomstnivåerna i deras hemländer. Men sjömän arbetar och konkurrerar på en internationell marknad och då håller inte det argumentet, säger Annica.

Ibland hör ombordanställda själva av sig till ITF för att få hjälp, och de fartygen har högsta prioritet när de kommer till

hamn. Men för det mesta väljer inspektörerna ut de fartyg som ska kontrolleras via federationens interna databas. Den innehåller uppgifter om bland annat de avtal som finns ombord och tidigare inspektioner. Om kollektivavtal saknas kontaktas rederiet per telefon och ombeds att teckna avtal. Ibland går det att komma överens relativt snabbt och enkelt. Ibland krävs starkare påtryckningar.

– Genom sympatiåtgärder från Transport kan vi sätta in en blockad och stoppa lastning och lossning av fartyg. Det är en unik möjlighet vi har att ta till här i Sverige. Men det gör man bara i yttersta nödfall och man försöker alltid komma överens genom förhandling först, säger hon.

Om ett fartyg inte har kollektivavtal kontrolleras samtidigt om fler fartyg hos

”Jag gillar när de får leta lite efter pappren. När de plockar fram en snygg pärm som det står ITF i ryggen på misstänker man direkt att de kör med dubbel bokföring.”

samma redare också är utan kollektivavtal. På så sätt kan inspektörerna få till avtal för flera fartyg.

– Förhandla, förhandla, förhandla. Det handlar hela tiden om det. Och för varje fartyg som får ett avtal har man åstadkommit en liten förbättring, säger Annica.

Vissa vågar inte ta emot hjälp

Men det är inte alltid som de ombordanställda vill och vågar ta emot hjälp, berättar hon.

– Det finns en rädsla att bli av med jobbet och en tacksamhet mot rederiet som gör att man försöker skydda dem. Ibland har besättningen blivit tillsagd att skriva på papper om att ha tagit emot lön fast de inte gjort det. Det är för jäkligt, men i de lägena är det inte mycket vi kan göra.

Efter en stund kan Annica Barning konstatera att kapten Songfa på Da Hua har ganska bra ordning på sina papper. Dokumentationen tycks vara korrekt, även om en språkförbistring gör att det först verkar som att det saknas listor för övertid.

– Jag gillar när de får leta lite efter pappren. När de plockar fram en snygg pärm som det står ITF i ryggen på misstänker man direkt att de kör med dubbel bokföring, säger hon.

Men det är inte enbart löner som kontrolleras när ITF är ombord. Även den allmänna boendestandarden, hygien i byssan och tillgången på färsk frukt, grönsaker och andra råvaror inspekteras.

– Ibland är det någon som hör av sig till oss och säger att de inte har mjölk eller frukt. Befälhavaren kanske hävdar att det är beställt till nästa hamn och då kan vi ringa upp skeppshandlaren och kontrollera att det verkligen stämmer.

Här på Da Hua verkar den 22 man starka kinesiska besättningen ha det ganska bra. Nere i byssan finns inga uppenbara hygienproblem. Frukten förvaras mörkt och svalt; frysar och kylar innehåller tillräckligt med proviant. Men så här är det långt ifrån alltid, berättar Annica. ITF har 150 inspektörer i 46 länder och de möter ofta besättningar som bor och arbetar under miserabla förhållanden.

– Vi var på ITF-möte i Istanbul i juni och där låg hundratals fartyg upplagda och övergivna på grund av den ekonomiska krisen. På en del fartyg var besätt-

ningen kvar utan varken mat eller vatten och ITF-inspektörerna fick åka ut till dem med proviant, berättar Annica Barning.

Man får fixa och trixa

Även i Sverige händer det att utländska fartyg blir liggande utan att rederiet tar något ansvar. Då gäller det att vara kreativ, säger Annica. Hon berättar att de vid ett tillfälle lyckades få matpengar av socialtjänsten. Seko sjöfolk har en fond att äska pengar ur och även ITF har lite medel för att hjälpa till med mat och andra livsnödvändigheter.

– Man kan ju inte låta folk svälta och man får fixa och trixa och vara jäkligt flexibel för att hitta på lösningar som

funkar. Men man måste samtidigt gå på rederiet och flaggstaten för att hitta en långsiktig lösning, säger hon.

Annica är stationerad i Stockholm och ansvarar för hamnarna från Norrköping och upp till finska gränsen. De flesta fartyg som kontrolleras är lastfartyg, men sommartid får också en hel del kryssare besök av ITF.

– De kan ha besättningar på fem sex hundra man med olika nationaliteter, och det är alltid något som strular för någon. Den här sommaren har vi varit ombord fyra gånger på ett och samma fartyg men vi har lyckats lösa problemen varje gång, säger hon.

Linda Sundgren



Det Panamaflaggade bulkfartyget Da Hua är slitet på utsidan och enkelt och nött på insidan.

Bekvämlighetsflagg

Internationella transportarbetarfederationen, ITF, pekar ut 32 nationer som innehavare av så kallad bekvämlighetsflagg.

Grundkriteriet för en bekvämlighetsflagg är att fartyget är flaggat i ett annat land än det där ägaren finns. Därutöver bedöms en bekvämlighetsflagg enligt följande kriterier:

- Antal utländska fartyg i registret.
- Förmåga och vilja hos flaggstaten att se till att minimikraven på social standard uppnås.
- Efterlevnad av ILO-konventioner.
- Säkerhet samt arbets- och boendemiljö ombord.

Redan vid Världskongressen i Oslo 1948 startade ITF sin kampanj mot bekvämlighetsflaggen. Det övergripande målet är att helt avskaffa bekvämlighetsflaggen men också att skapa välfungerande regelverk för sjöfartsindustrin och förhindra exploatering av sjömän.

Paris MOU:s listor

Nation	Inspektioner	Kvarhållna
--------	--------------	------------

Vita listan

1. Bermuda	289	0
2. Frankrike	365	1
3. Storbritannien	1820	26
4. Kina	246	1
9. Sverige	1018	15

Grå listan

1. Polen	193	8
2. Iran	201	9
3. Lettland	158	7
4. USA	159	7
5. Bulgarien	323	24

Svarta listan

1. Nordkorea	204	73
2. Bolivia	37	14
3. Albanien	284	72
4. Libyen	30	10
5. Sierra Leone	345	73

Övervikt och rökning vanligare ombord

Sjömän äter ungefär lika hälsosamt som landanställda. Däremot röker de mer, är oftare överviktiga och motionerar mindre. Det visar en undersökning om ombordanställdas kost- och motionsvanor som publicerades i våras.

Enligt undersökningen äter sjömän mer frukt, grönsaker och fisk jämfört med andra yrkesgrupper. Hela 40 procent når upp till Livsmedelsverkets rekommenderade fem mål frukt och grönt per dag när de är till sjöss och 13 procent gör det även hemma. Bland övriga svenskar är motsvarande siffra endast sju procent.

Sjömän äter fisk i snitt två gånger i veckan, vilket är betydligt oftare än genomsnittssvensken. Det är också långt fler ombord som avstår smör på mackan än bland övriga befolkningen. Samtidigt äts mer fet mat och kaffebröd till sjöss och man dricker mer läsk än landarbetande svenskar.

Korvätandet är särskilt utmärkande för sjömän. Nästan 30 procent av de tillfrågade åt korv som huvudrätt mer än en gång i veckan ombord och 25 procent gjorde det även under ledigheterna. Motsvarande andel bland övriga befolkningen är tolv procent. Sjömän äter man också mer pommes frites än svenskar i gemen.

Kritik mot maten ombord

I undersökningen fick de ombordanställda också tycka till om maten som serverades ombord. Elva procent var missnöjda, 18 procent var varken nöjda eller missnöjda



Till sjöss äter sjöfolket mer kaffebröd, pommes frites och ost och dricker mer läsk än befolkningen överlag. Hemma konsumerar de mer pommes frites än övriga befolkningen men ungefär lika mycket kaffebröd och läsk.

medan 74 procent var nöjda. Kritiken handlade framför allt om matlagningen. Man ansåg att det var för mycket fett, för mycket halvfabrikat samt dålig variation.

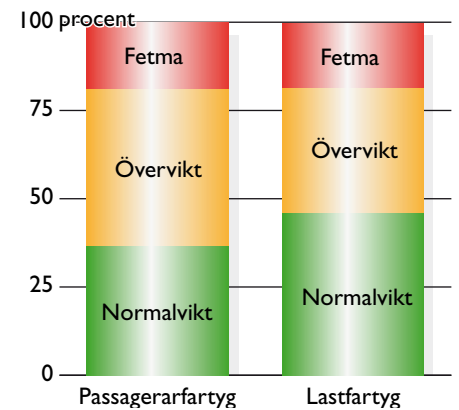
På passagerarfartygerna var missnöjet störst. Där tyckte nästan 30 procent att de fick ohälsosam mat till sjöss.

En orsak till det kan vara kockarnas inställning. Det tror i alla fall Nestor Ramallo vid Mat-IQ som lett undersökningen.

– Att laga personalmat är inte alltid den populäraste uppgiften bland kockar på kryssningsfartyg. Jag var ombord på ett fartyg där den som lagade besättningens mat fick vara uppe mellan ett och fem på natten och den uppgiften ansågs vara en bestraffning.

Undersökningen visar också att ombordanställda oftare är överviktiga än andra svenskar. På passagerarfartygen vägde 61 procent för mycket, på lastfartygen 51 procent.

Andel överviktiga ombord



Läs mer

Undersökning om matvanor, fysisk aktivitet och hälsa hos svenskt sjöfolk har genomförts av företaget Mat-IQ med finansiering från Sveriges sjömanshusstiftelse. Sju rederier deltog: Broströms, Furetank, Scandlines, Stena Line, Thunrederi, TT-Line och Wallenius. På hälsoenkäten svarade 529 svenska ombordanställda, varav två tredjedelar män och en tredjedel kvinnor.

Hela undersökningen finns att läsa på Sans hemsida: www.san-nytt.se

Ett annat problem till sjöss var tobaksvanorna. Mest rökte kvinnor i ekonomin, där 40 procent var rökare. Näst vanligast var rökning bland män inom ekonomi samt däck- och maskinmanskap där 24 procent rökte. Av befäl var tolv procent rökare.

Linda Sundgren

Superkonventionen närmar sig verklighet

Tonnagekvoten är redan fylld och efter ytterligare 25 länder har skrivit under kan International labour organisations (ILO) maritima superkonvention träda i kraft.

– Det kommer att få stora konsekvenser för sjömän internationellt, säger Johan Franson som leder den svenska utredningen av konventionen.

Trots den tjocka luntan som konventionen utgör, innehåller den inte särskilt många nyheter. Den är framför allt en sammanställning av tidigare överenskommelser (39 konventioner, ett protokoll samt ett trettiotal rekommendationer) om sjömäns arbetsförhållanden som FN-organet slutit sedan bildandet 1920. Ändå tror många att superkonventionen verkligen kommer att göra skillnad och



förbättra arbetsförhållandena för många sjömän.

– Det som är speciellt med den här konventionen är att när den trätt i kraft så gäller den alla flaggstater, även dem

som inte ratificerat, säger Fartygsbefälsförbundets vd, Christer Lindvall.

Hittills har fem länder ratificerat. Då Liberia med världens största sjöfartsregister som motsvarar cirka en fjärdedel av världshandelstonnaget skrev under i februari i år, uppfylldes tonnagekvoten för ett ikraftträdande. I Sverige utreds just nu om det finns några hinder för ratificering.

– I dagsläget kan jag inte se några hinder för att Sverige kommer att kunna skriva under. Men det finns en del frågetecken som behöver rätas ut, säger Johan Franson.

Linda Sundgren

Maritime Labour convention

MLC träder i kraft då den ratificerats av 30 länder som representerar 33 procent av världshandelstonnaget. Fem länder har hittills skrivit under: Bahamas, Liberia, Marshallöarna, Panama och Norge. Därmed är tonnagekvoten redan uppfylld. 2011 räknar ILO med att konventionen träder i kraft.

"Jag är döstolt över att vara ITF-inspektör och det vi gör för sjömännen. Det är fackligt arbete när det är som bäst."

Annica Barning om att vara inspektör för Internationella transportarbetarfederationen.

~ REDAKTIONEN HAR ORDET ~

Flaggan gör stor skillnad

I det här numret av San-nytt har vi valt att vända blickarna utåt för att titta närmare på de förhållanden som råder ombord på fartyg inom världshandelsflottan. Vilka flaggor erbjuder bra arbetsförhållanden och vilka är värstingarna? Några entydiga svar på de frågorna går kanske inte att ge, eftersom förhållandena ombord kan skifta rätt rejält mellan olika fartyg under samma flagg. Att vissa flaggor har fler undermåliga fartyg än andra är ändå klart.

I reportaget på sidan 1 följer vi med den erfarna ITF-inspektören Annica Barning på fartygsbesök i Norrköpings hamn. I bilen på väg dit berättar hon att hon aldrig lånar toaletterna på de fartyg hon kontrollerar. "Jag lovar dig, det vill man inte", säger hon, vilket säger en del om hur boendemiljön kan te sig under bekvämlighetsflagg.

Bättre och sämre exempel

En del nationer försöker ändå att höja kvalitén på sina flottor. Malta är ett sådant exempel. Inför EU-medlemskapet gjorde regeringen där en utrensning av landets fartygsregister, vilket tog dem från Paris MOU:s grå lista till den vita. Även om Malta fortfarande är klassad som en bekvämlighetsflagg, berättar de fackliga företrädarna på ön att det är betydligt bättre förhållanden på Malta-flaggade fartyg idag jämfört med

för tio till femton år sedan. Landets transportminister Austin Gatt säger att Malta visserligen förlorade en hel del fartyg under upprepningen, men att registret har fortsatt att växa även efter åtstramningarna.

Men tyvärr finns det också gott om exempel på riktigt risiga fartyg och ytterst tvivelaktiga flaggor inom världsjöfarten. Paris MOU:s svarta lista toppas av Nordkorea, Bolivia och Albanien. Av deras fartyg som kontrollerades mellan 2006 och 2008 fick över en tredjedel nyttjandeförbud.

Rostigt, oljigt och miserabelt

På Paris MOU:s hemsida finns åtskilliga bilder på sönderrostade och neroljade fartyg med livbåtar och brandpumpar som inte fungerar och miserabla sanitära förhållanden.

Kanske är det så att ILO:s maritima superkonvention (läs mer på sidan 3), som Sverige förhoppningsvis snart ska under-teckna, kommer att bidra till att göra verklig skillnad för dem som jobbar till sjöss. Det behövs.



*Linda Sundgren
redaktör, San-nytt*



En läckande kylvattenledning var en av de brister som upptäcktes ombord på Panama-registrerade EEC Atlantic vid kontroll i Hamburg november 2008. Foto: Paris MOU.

~ UTBLICK ~

Säkerhet, hälsa och miljö på konferens i Nyborg

Sjöfartskonferensen om säkerhet, hälsa och miljö i Nyborg i augusti var mycket bra upplagd med intressant innehåll. Här är ett kort referat.

En utredning av Henrik L. Hansen vid Sundhetstyrelsen visade att västerländska sjömän inte är så bra när det gäller säkerhet och arbetsmiljötänkande i jämförelse med sina kamrater från öststaterna och Asien.

Bland annat visade det sig att nordiska sjömän i danska fartyg ligger skyhögt över sjömän från exempelvis Ryssland och Filippinerna när det gäller olycksfalls-frekvens ombord.

En annan intressant föreläsning handlade om telefonsamtalet du aldrig vill få, där Charlotte Breinholt på AP Möller-Maersk berättade om när telefonen ringde och hennes man hade blivit skadad i en explosion.

Danskar vill modernisera mera

Konferensen tog också upp ämnen som dansk kvalitetssjöfart, status och visioner.

Danska Sjöfartsstyrelsen berättade om sin ambition att göra den inhemska flottan till den största i världen. Man vill fortsätta att modernisera och forska inom olika områden som rör sjöfarten för att behålla världens modernaste nationella register.

Konsekvenser av krisen

Ett annat ämne som togs upp var vad krisen inom sjöfarten innebär på kort och lång sikt.

Jan-Fritz Hansen vid Danmarks rederiförening ansåg att Danmark står väl rustade för denna kris, men att sjöfarten, som alla transportslag, kommer att känna av den under några år med lägre fraktrater och en del avbokningar av nybyggnationer.



*Karl-Arne Johansson,
Seko Sjöfolk
Sans redaktionsråd*

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. Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Varningar från Transportstyrelsen

På Transportstyrelsens hemsida har sjöfartsavdelningen under rubriken Safety Alert lagt ut ett antal varningar. Se följande länk: <http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Olyckor--tillbud/Safety-alert/>.



Felaktiga ventiler till CO₂-högtryckssystem

Transportstyrelsen har från US Coast Guard fått en varning som avser ventiler till högtrycksatta CO₂-system. Ventilerna kan orsaka okontrollerad och oavsiktlig utlösning och medför därför stora risker för de personer som finns i området. Ventilerna förekommer i svenska fartyg.

Utförligare information och hur man definierar dessa ventiler finns på Transportstyrelsens hemsida under följande länk: <http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Olyckor--tillbud/Safety-alert/>.

*SFu Safety Alert 2009-08-20,
USCG Safety Alert 05-09*

Lågenergilampor kan störa

Tidigare har det varnats för strålningen från mobiltelefoner, eftersom den under vissa förutsättningar kan störa känslig apparatur. Det har visat sig att också den nya sortens lågenergilampor kan ha den obehagliga effekten eftersom de arbetar vid en hög frekvens. Mer information finns på följande länk: <http://marineinvestigations.us>.

USCG Safety Alert 02-09

Från Insjö

I sjöfartens olycks- och tillbudsrapporteringssystem Insjö finns för närvarande 2366 rapporter. En särskilt intressant händelse berör CO₂-systemet i ett fartyg. Det kan noteras att ett arrangemang, så som det beskrivs i rapporten, inte uppfyller godkänd standard.

En matros skulle hämta ett långskaft i färgförrådet till en målarroller varvid skaftet fastnade i vajern till CO₂. Detta medförde att CO₂ utlöstes.

Orsaken till händelsen var att vajern till utlösningen av CO₂ hängde fritt cirka 30 cm inne i färgförrådet.

Då dörren var öppen kunde matrosen snabbt ta sig ut i säkerhet. Om dörren varit stängd och matrosen av någon anledning inte kommit ut i tid skulle en allvarlig olycka kunnat inträffa.

Åtgärder som bör göras: Utlösningsvajern läggs in i till exempel ett rör så den inte hänger fritt. Alternativt flyttas CO₂-flaskan ut från färgförrådet.

Insjö ID 2393/Safety Alert 1-2009

Felaktiga djupuppgifter och andra brister i elektroniska sjökort

Vissa av Garmins sjökort innehåller fel och återkallas nu av producenten. Felet består främst i att djupkurvor är felaktigt utlagda. Närmare uppgifter från Garmin finns på www.garmin.se/bluechart2009.

Transportstyrelsen påminner om riskerna med att enbart lita på elektroniska hjälpmedel och vill samtidigt nämna att uppgifter i sjökort (vare sig de är i pappersform eller elektroniska) alltid bygger på mätdata. Dessa mätdata kan vara gamla och behäftade med vissa fel. Detta gäller både positioner och djupuppgifter.

Ett aktuellt fall är en kemikalietanker som navigerade med ECS, elektroniska sjökort som är godkända att ersätta papperskort. Det visade sig att man på ECS:en inte kunde se uppgrunden vid Fladen, utan körde ovetande om att man bara hade någon enstaka meter under kölen.

Denna gång gick det bra, men det finns alltid risker med så små marginaler. Om detta berodde på handhavandefel eller annat är inte känt, men oavsett vilket finns det anledning att peka på de risker det kan medföra att lita för mycket på elektronik.

*SFu Safety Alert 2009-06-05,
SFu dnr 060503-2009-4055*



Uppskuren bussning.



Utlösningsslina som löper risk att fastna.

Fusk vid ompackning av flottor kan medföra livsfara

Det har flera gånger tidigare framkommit att det ibland fuskas vid ompackning av uppblåsbara livflottor. Det tycks vara vanligt att den bussning som sitter i skarven mellan de två skaldelarna och genom vilken utlösningsslinan ska löpa, kan vara uppskuren (se bild ovan). Anledningen är att vid ompackning ska i stort sett hela linan föras igenom bussningen, vilket leder till en del arbete. Genom att skära upp ett snitt i bussningen och stoppa in linan i snittet så underlättas arbetet.

Detta leder till en ökad säkerhetsrisk eftersom linan, då den dras ut, riskerar att löpa ut genom det uppskurna snittet istället för att föras genom bussningen. Bussningens funktion är just att förhindra att linan dras mellan skaldelarna, där den lätt kan fastna (se bild ovan). Är bussningen skadad eller sönderskuren ökar risken för detta, och därmed kommer flotten inte att kunna blåsas upp, vare sig manuellt eller automatiskt.

Det finns ett ganska stort antal händelser där flottorna inte fungerat som tänkt, bland annat en i Sverige där tre personer dog. Fel på bussningen kan vara bidragande till dessa händelser.

Upptäcker man att bussningar på flottorna är uppskurna eller skadade på annat sätt bör man ta kontakt med firman som packat dem och se till att felet åtgärdas.

*SFu Safety Alert 2009-07-09,
Iu dnr 080201-98-36418*

Read the whole magazine in English at www.san-nytt.se.

Seamen at risk helped by ITF

Unpaid salaries, crews abandoned and worn ships. In merchant navies around the world there are many examples of seamen working under abysmal conditions, but the absolute worst ships seldom come to Sweden explains Annica Barning, ITF inspector.

– Welcome, welcome. Please sit down.

With a firm handshake and a small bow, Captain Huang Songfa receives us in his office. The interior is like the other rooms in the Panamanian flagged bulk ship Da Hua – bare and worn. The captain pushes overflowing ashtrays towards the middle of the table to make space for the documents and journals that Annica has with her. After a few minutes' small talk she asks to see the crew manifest, collective agreements, employment contracts and information about the ship. In her capacity as inspector for the International Transport Workers' Federation, ITF, Annica Barning has the task of inspecting ships with flags of convenience and checking that the crews are paid the right salaries at the right time and have a reasonable life onboard.

– Sometimes there is a certain nonchalance about pay. Salaries arrive late and sometimes the crew is not compensated for overtime.

Annica and her colleagues choose to first visit ships that do not have collective agreements. According to ITF's most commonly signed collective agreement, TCC (total crew cost), a seaman should receive at least 1,676 US dollars (about 12,000 SEK) per month, a mate or technical officer 2,825 US dollars (about 20,000 SEK) and a captain 5,345 US dollars (about 39,000 SEK).

Onboard the Da Hua the 22-man Chinese crew appears to have reasonably good conditions. Down in the galley there are no obvious hygiene problems. The fruit is stored cool and in the dark, and the freezers and fridges are well-stocked. This is not always the case, however. ITF has 150 inspectors in 46 countries and they come across crews that live and work under dreadful conditions.

– We were at an ITF meeting in Istanbul in June and there were hundreds of ships laid up and abandoned after the financial crisis. On some of the ships the crewmembers were without food or water and



ITF inspector Annica Barning

the ITF inspectors had to take provisions out to them, says Annica Barning.

“The Super Convention will make a difference”

The tonnage quota is already filled and after another 25 countries have ratified it, the International Labour Organisation's maritime super Convention will come into force.

– It will have far-reaching effects for seafarers internationally, says Johan Franson, who is leading the Swedish investigation of the convention.

Despite the convention's thick files, it does not contain many new items. It is basically a summary of earlier agreements (39 conventions, one protocol and around thirty recommendations) on seafarer's working conditions that the UN has ratified since its inception in 1920. But many people still believe that the super Convention will really make a difference and improve working conditions for seafarers.

– What is special about this Convention is that when it comes into force, it will apply to all countries flagging ships, even those that have not ratified the Convention, explains the managing director of the Swedish Ship Officers' Association, Christer Lindvall.

Five countries have ratified it so far. When Liberia, with the world's largest shipping register corresponding to about a quarter of the world's merchant tonnage, signed in February this year the tonnage quota for coming into force was fulfilled. An investigation is underway in Sweden at the moment to check whether there are any hindrances to ratification.

– In the current situation I cannot see any reasons why Sweden will not be able to sign it. But there are a number of issues that need to be addressed first, says Johan Franson.

Seafarers have health problems

Seafarers' diets are about as healthy as those working ashore. On the other hand, they smoke more, are more often overweight and get less exercise. These facts were illustrated by a report published in the spring on diets and exercise of people working at sea.

According to the investigation, seafarers eat more fruit, vegetables and fish compared with other occupational groups. As many as 40 per cent of them achieve the recommendation of the National Food Administration for five fruits and vegetables per day when they are at sea, and 13 per cent achieve these recommendations when they are at home. The corresponding figure for Swedes in general is only 7 per cent. Seafarers eat fish on average twice a week, which is considerably more frequent than the average Swede, and far fewer seafarers use butter on their sandwiches compared with the population in general. However, more fatty food and cakes are eaten at sea, and seafarers consume more soft drinks than Swedes working on land.

In the survey, crewmembers were asked for their opinions about the food served onboard. 11 per cent were not satisfied, 18 per cent were neither satisfied nor dissatisfied, while 74 per cent were satisfied with the food. Dissatisfaction was largely aimed at the cooking: too much fat, too many frozen meals and lack of variation. In general the largest numbers of dissatisfied crewmembers were on passenger ships, where almost 30 per cent felt that the food they ate at sea was unhealthy.

One reason for this may be the attitude of the cooks. At least this is what Nestor Ramallo at Mat IQ believes, who organised the survey.

– One ship that I visited had 18 cooks. One of them had to work between 1 a.m. and 5 a.m. cooking food for the crew. That particular job was considered to be a punishment by the other cooks.

The survey also shows that people working onboard are more often overweight than other Swedes. On passenger ships 61 per cent of the crew was overweight compared with 51 per cent on cargo ships.

Another problem at sea was the use of tobacco. The highest figure was for women in accounting, where 40 per cent were smokers. Next frequent was smoking among men working with accounts, on deck and in machine rooms, where 24 per cent were smokers. 12 per cent of the officers were smokers.

Lars Sandberg kommer ombord med kritiska ögon och nya lösningar

Att kombinera sjöfart med uppdrag inom andra näringar ger en välbehövlig distans, tycker arbetsmiljöingenjör Lars Sandberg.

– Det hindrar mig från att bli hemmablind och bidrar till att jag kan göra intressanta jämförelser mellan olika branscher.

Som arbetsmiljöingenjör vid företagshälsovården Feelgood i Göteborg har Lars Sandberg mycket kontakter inom sjöfarten. Till kontorets kunder hör både små och stora rederier och mellan 20 och 30 dagar per år är han till sjöss. Däremellan blir det ett antal ombordbesök i hamnarna.

– Mina arbetstider är egentligen åtta till fem, men när man arbetar med sjöfart måste man vara flexibel. Har fartyget bara ett kort hamnuppehåll får man åka dit, oavsett veckodag eller tid på dygnet, säger han.

Lars Sandberg är väg- och vatteningenjör i botten, men redan då han under studietiden på Chalmers tekniska högskola extrajobbade inom sjukvården vaknade intresset för arbetsmiljö och omvårdnad. Det ledde till att han 1984 utbildade sig till skyddsingenjör, det som idag kallas arbetsmiljöingenjör.

– Jag fascineras av kopplingen människa och teknik och det är just sådant som jag får ägna mig åt som arbetsmiljöingenjör.

Tydlig organisation en fördel

För nio år sedan började han arbeta med kunder från sjöfarten. Han säger att det

Lars Sandberg

Ålder: 54

Bor: Lägenhet i Göteborg och fritidshus på Orust.

Familj: Ensamstående.

Yrke: Arbetsmiljöingenjör vid företagshälsovården Feelgood i Göteborg.

Bakgrund: Väg- och vatteningenjör.

Har arbetat som arbetsmiljöingenjör inom bland annat varvsindustrin på Orust, vid Göteborgs symfoniker, med OBS stormarknad, Schenker och Kapp-Ahl.

Bra arbetsmiljö är viktigt därför att: det skapar möjlighet att utveckla kvalitetsförbättringar och snabbt lösa problem.



Lars Sandberg, till höger, mäter ljudnivåerna i maskinrummet på Stena Danica. Till vänster andre fartygsingenjör Pär Ritare.

i hans profession finns många fördelar med sjöfarten jämfört med landbaserade verksamheter.

– Sjöfarten är tydlig i sin organisation. Ombord är det lätt att se vilken befattning olika personer har och när man väl har lärt sig vilka arbetsuppgifter som faller på olika befälsgrader vet man också vem man ska vända sig till i olika frågor.

Lars Sandberg arbetar framför allt med den fysiska arbetsmiljön. Det kan handla om att mäta buller, vibrationer eller ventilation, utbilda och coacha befäl och skyddsombud samt informera om nya lagar och regler. Inom den fysiska arbetsmiljön finns mycket att förbättra, säger han.

– I den landbaserade industrin har många risker byggts bort under senare år, men det är ofta svårare att göra ombord på grund av utrymmesbrist. Till sjöss måste också sjömännen själva lösa problem när de uppstår eftersom det inte går att bara ringa in någon utifrån. Dessutom jobbar man nära tunga, rörliga maskiner vilket ökar risken för allvarliga olyckor.

Lars Sandberg tar också hänsyn till det sociala klimatet ombord.

– Man måste sätta in alla uppgifter i sammanhanget människa-teknik-organisation. Att man som sjöman inte kan lämna sin arbetsplats på kvällen och gå hem gör sjöfarten speciell.

Lars Sandberg säger att arbetsmiljölagens inträde i sjöfarten har gjort hans arbete

enklare. Numera finns det fler föreskrifter att hänvisa till och ett tydligare lagstöd för rekommendationer och insatser.

– Sjöfarten har goda förutsättningar att ta till sig det systematiska arbetsmiljöarbetet. Framför allt eftersom man redan har system för det genom sms-manualerna.

Arbetsmiljöns bästa för ögonen

Även om det är ombord som Lars Sandberg gör jobbet så går alla hans uppdrag via rederiernas personalavdelningar. Men hans roll ska vara den objektiva granskarens med arbetsmiljöns och hälsans bästa för ögonen.

– Det innebär att jag ibland säger sådant som folk inte vill höra. Det kan vara kostnader involverade och ibland har vi olika uppfattningar. Men det upplever jag inte som något problem. Integriteten är väldigt viktig i det här jobbet och det gäller både mot enskilda personer och mot företaget.

Genom att inte ha ett förflutet till sjöss och parallellt arbeta med andra branscher än sjöfarten, tycker han sig ha en god distans till sina uppdragsgivare.

– Jag kommer inte för nära branschen och riskerar inte att hamna i beroendeställning. Det gör också att jag kan jämföra sjöfarten med andra näringar och komma med förslag på lösningar som man kanske inte tänkt på förut.

Linda Sundgren



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbete inom branschen.

Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Människa och teknik i samverkan på höstens SAN-konferens

I oktober är det dags för SAN:s stora arbetsmiljökonferens. Årets tema är människa och teknik i samverkan och under dagen kommer en rad spännande föredragshållare att tala kring ämnet utifrån sina olika perspektiv. Ta tillfället i akt att komma till Göteborg och lyssna till dem och träffa branschkollegor som delar ditt intresse för sjömans arbetsmiljö och säkerhet.

Dagen inleds med överlämnandet av SAN:s årliga pris för särskilt berömvärda arbetsmiljöinsatser och avslutas med mingelbuffé. Konferensen hålls den 22 oktober i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig *senast den 7 oktober*.

Inbjudan, program och anmälningssblankett hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se. Du kan även kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund på 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se.

Hjärtligt välkommen!

Hjälp oss utse årets arbetsmiljöpristagare!

Säkerhet, trivsel, hälsa, kamratskap, kommunikation, relationer – ja i stort sett allt som påverkar oss i jobbet hör till vår arbetsmiljö.

Inom Sjöfartens Arbetsmiljönämnd vet vi att det finns många goda krafter på fartyg, rederier och i andra sjöfartsrelaterade organisationer som verkar för att skapa ännu bättre förhållanden för dem som arbetar ombord. Det är något vi vill premiera. SAN instiftade därför ett årligt återkommande pris för särskilt berömvärda insatser inom arbetsmiljöområdet.

Mottagaren av priset kan vara en enskild person, ett rederi eller någon annan sjöfartsrelaterad verksamhet som under året genomfört en arbetsmiljöfrämjande åtgärd.

Priset består av en SAN-flagga i fullformat samt 10 000 kronor. Prisutdelningen äger rum vid höstens SAN-konferens. Juryn utgörs av ledamöterna i Sjöfartens Arbetsmiljönämnd.

Förslag på kandidater kan lämnas *senast den 7 oktober* till Eva Ohlsson på eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

~ I KORTHET ~

Brittiska regeringen tar krafttag mot trötthet till sjöss

Storbritanniens transportminister har lovat befälsfacket Nautilus UK att regeringen ska ta krafttag för att lösa problemen med uttröttade vaktbefäl i brittiska farvatten. Ministern grundar sitt uttalande på en rapport från haverikommissionen MAIB.

Tidningen Sjöbefäl

ILO öppnar supporttjänst

Internationella arbetstagarorganisationen, ILO, har öppnat en webbaserad supporttjänst som svarar på frågor om globala arbetsnormer. Tjänsten är gratis och vänder sig till såväl anställda och arbetsgivare som deras organisationer. Frågor kan skickas till assistance@ilo.org.

ITF

Telefonjour om svininfluensa

Den som har frågor om den nya influensan kan få svar på telefon: 020-20 20 00. Telefonjouren har öppet dygnet runt. Alla frågor och svar finns på www.krisinformation.se. Telefontjänsten har startats av fem myndigheter och flera länsstyrelser.

San



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: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, 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: SG Zetterqvist, Göteborg 2009