



TEMA: EKONOMIPERSONALENS ARBETSMILJÖ

På "Cinderella" hjälps man åt

Tempot är högt, jobbet slitigt och arbetsdagarna långa. Men stämningen är god och personalen på "Viking Cinderella" trivs med både arbete och kollegor.

I samma stund som fartyget lämnar kajen vid Slussen i Stockholm öppnas dörrarna till restaurangerna. Gästerna fyller platserna kring borden och väntar otåligt på att få beställa medan serveringspersonalen gör sitt bästa för att alla så snabbt som möjligt ska få mat och dryck.

- Folk står utanför och väntar när vi öppnar. På en kvart kan det vara helt fullsatt och alla vill beställa samtidigt, säger Veronica Karlsson, servitris i å la carten. Tempot är mycket hårdare här än på restauranger iland.

Det är torsdagskväll och relativt lugnt, men snart är det helg vilket betyder högre beläggning och ännu mer att göra.

- Då vill gästerna bara snabbt få något i magen för att kunna sticka iväg och dricka öl. Det innebär mer stress för oss, säger Veronica.

I fören på restaurangdäcket står den klassiska buffén uppdukad. Det doftar prinskorv och Janssons Frestelse. Stämningen är hög och gäster sjunger och skålar glatt medan personalen kryssar smidigt mellan borden i den näst intill fullsatta restaurangen. Disken samlas i små utrymmen bakom mörkblå draperier, lastas på vagn och körs in i köket.

- Det är så bråttom hela tiden att det är svårt att hinna med och tänka på att lyfta och bära rätt, säger servitris Zandra Fredin medan hon travar smutsigt porslin på diskvagnen. Men det borde man göra. Jag har opererat en handled på grund av överbelastning.

Zandra började jobba i buffén för sex år sedan. Efter två år kom värken.

- Det känns inte bra när jag lyfter, säger hon och vrider den opererade handen i luf-

ten. Min läkare vill att jag gör något mindre påfrestande och jag borde nog byta jobb. Men jag trivs ju så himla bra här, säger hon.

Fylld med skallrande tallrikstravar rullar Zandra i väg vagnen in i köket, stannar vid ett ljusgrönt räfflat rullband och lyfter över tallrikshögarna. Dånnet från den stora diskmaskinen tvingar henne att höja rösten för att höras. Vid andra änden av rullbandet står Ralf Nyberg och matar in det smutsiga porslinet med hög fart. Maskinen dundrar och det smäller i öronen när porslinet slängs ner i facken. Av de tre som jobbar här i disken är det bara en som bär hörsel-skydd. Ralf är inte en av dem.

- De är bara i vägen, säger han med hög röst. Men man är trött i hela kroppen efter ett arbetspass.

Han berättar att han matar disk ungefär fem timmar i stöten med fem minuters paus i timmen.

- Det är jätkligt tungt och dessutom stressigt. Inte alla klarar av att arbeta så här. I morgon har vi 2000 passagerare och då blir det riktigt jävligt.

Delvis rökfri nattklubb

Personalen på "Cinderella", ett av Viking Lines två svenskflaggade fartyg, arbetar tio dagar för att sedan vara lediga lika länge. Arbetspassen är cirka tio timmar och för servicepersonalen blir det inte mycket vila. Arbetet är påfrestande, men ändå verkar de flesta trivas riktigt bra med både jobb och kollegor. Stämningen är god och man avlastar varandra i den mån det går. Är det lugnt i å la carten hjälper personal där till i buffén och vice versa. I fisk- och skaldjursrestaurangen, som ligger i anslutning till å la carten, är golvet försett med terrakottafärgad sten och det hårda materialet sliter på kroppen. Där har man valt att dela på arbetspassen.

- Förr kunde man jobba en hel kväll där inne, men knän och rygg tog för mycket



Veronica Karlsson, servitris.



Ralf Nyberg, diskare.



Kjell Ehres, intendent.

stryk och nästan alla fick ont. Nu delar vi på passen i stället och då fungerar det bättre, säger Veronica.

Allteftersom tiden går droppar restauranggästerna av. Många beger sig akterut till fartygets nattklubb som sträcker sig över tre däck. När klockan blivit kvart i elva drar Viking Lines glammiga sång- och dansshow igång och då är den dunkla lokalen fullsatt och stämningen uppskruvad. Numera är det rökfritt i de flesta serverings- och hytter ombord liksom i hytter och hyttkorridorer för såväl passagerare som personal. Rederiet har på eget initiativ inskränkt rökningen i samband med att de skärpta rökreglerna i land trädde i kraft i fjol.



Numera är icke rökning regel ombord.



Anne Tuononen, husfruassistent.



Mikael Nyström, bartender.

- Det var en allmän åsikt bland personalen att vi också skulle göra något, säger intendent Kjell Ehres. Det är förvånansvärt få gäster som klagar och jag tror vi skulle kunna införa rökförbud på hela båten, bara vi fick lite tid på oss.

Men i vissa pubar är rökning fortfarande tillåten och på varje däck finns ett pelarbord med askkopp och en skylt med texten: rökning tillåten, i grön neon.

- Det är verkligen skönt att slippa röken, säger Mikael Nyström som står bakom bardisken i nattklubbens rökfria del. Förr rann ögonen på en när man stängde för natten, men nu känner man sig helt okej.

En ny dag gryr när fartyget vaknar upp i ett vintrigt Mariehamn. Klockan är sju på morgonen och nattklubben har bara varit stängd några få timmar när husfruassistent Anne Tuononen anländer för en grovren-göring.

- Jag börjar alltid dagen med att städa nattklubben så att den är ren och fin när vi släpper in passagerarna igen vid elva på för-

middagen. I morse såg det rätt okej ut men ibland är det väldigt mycket krossat glas och kladd på golven, säger hon.

- Jag och mina kollegor sköter också städningen av personalhytter, kontor och en del annat. Passagerarhytterna städas av ett externt städbolag som kommer ombord när vi ligger i Stockholm.

Tränga förråd

Efter städningen i nattklubben beger sig Anne till sitt lilla arbetsrum på däck fem. Längst in står arbetsbänkar uppskjutna mot väggen. Flera symaskiner och nåldynor står på bänkarna. I krokar dinglar knippor med blixtläs och på galgar hänger mörkblå uniformsbyxor och vita skjortor.

- Jag och min avlösare sköter lagning och ändring av alla textilier ombord. Vi tar mått själva och ändrar arbetskläder så att folk slipper göra sådant när de är hemma på ledighet. Det blir en hel del syarbete och jag sitter nog här inne mellan en och fyra timmar om dagen.

Anne berättar att jobbet är krävande, men tycker ändå att arbetsmiljön är ganska bra.

- Vi har en nästan daglig dialog med vår förman om arbetsmiljöfrågor och han lyssnar på oss, säger hon.

Medan fartyget lämnat Åland och åter stävar mot Stockholm går vi ut från Annes kontor för att titta på kläd- och textiltförråd. Hon läser upp en dörr till ett rum fyllt med stora tvätthäckar (höga stålvagnar) med prydliga högar med sängkläder och handdukar.

- Tvätthäckarna är ett evigt problem, säger hon. Ofta går något av hjulen sönder och då går de inte att bromsa. En sådan här vagn kan väga upp till 200 kilo och de går inte hejda om de kommer i rullning. Vi försöker packa dem så tätt att de ska stå fast även när det gungar, men de är verkligen en säkerhetsrisk. Tvätteriet i land måste bli bättre på att serva dem, säger hon.

Vi fortsätter vidare mot klädförråden i aktern på däck sex. På vägen stannar vi vid en översiktsplan av fartyget och Anne pekar på en rad smala, vita fält.

- Det här är mina klädförråd, säger hon.

Utrymmena ser inte mycket ut för världen, och inte är de mycket större i verkligheten heller. Långa rader med kläder hänger i två nivåer och med bara någon decimeter luft mellan vägg och hängare.

- Man har sina rutiner när man ska in här. Nycklarna stoppar jag ner ordentligt i fickan och så får man inte ha något smink

- Vi har en nästan daglig dialog med vår förman om arbetsmiljöfrågor och han lyssnar på oss.

på sig som kan kladda. Om man ändå tagit på sig lite läppstift gäller det verkligen att bita ihop, säger hon med ett skratt.

Förutom att det är trångt är galgarna relativt tunga och det blir många påfrestande lyft då kläder ska upp och ner.

- Det sliter på kroppen och i höstas fick jag problem med tennisarm. Vi har en massör som är ombord ett par dagar i veckan och jag försöker gå dit varje arbetspass.

Ändå säger Anne att hon är nöjd med sin arbetssituation. Hon kan själv planera dagarna och ingen ifrågasätter vad hon gör. Arbetet är dessutom varierande. Men visst finns det mycket som kan bli bättre.

- Jag önskar att man vid nybyggen tog större hänsyn till oss som arbetar bakom kulisserna. Idag får vi de utrymmen som blir över. Det som inte går att använda till annat blir förråd och det blir alltid för trångt och för smalt.

Hemresan går snabbt. Med samma punktlighet som vi avgick lägger vi till halv fyra fredag eftermiddag vid Slussen. Passagerarna köar redan vid utgången för att snabbt komma av. För personalen gäller det bara att ladda om. Om två och en halv timme är båten åter fylld med nya, förväntansfulla kryssare.

Text & bild: Linda Sundgren

Välkommen till nya SAN NYTT

I Sverige blomstrar rederinäringen rikare än på flera år och även i Europa är sjöfarten på frammarsch. I ett sådant här skede är det viktigt att arbetsmiljöfrågorna hänger med och därför är det extra roligt att få hälsa er läsare välkomna till ett nytt och mer omfattande SAN NYTT.

Den stora förändringen är formatet. Vi går från fyra till åtta sidor vilket ger mer utrymme till fördjupning och dessutom möjlighet att ta upp fler ämnen. Vi har också vigt en sida åt vår icke svenskläsende publik där en sammanfattning av tidningens artiklar finns översatta till engelska. Samtliga texter kan dock fortsättningsvis läsas i sin helhet på engelska på vår hemsida www.san-nytt.se. Vart och ett av årets fyra nummer kommer att innehålla ett spe-

ciellt tema, och i den här första upplagan tittar vi närmare på ekonomipersonalens arbetssituation. Följ med på en kryssning med Viking Cinderella och möt städare, serveringspersonal och diskare som berättar om sin vardag ombord. Vi har också besökt EU-parlamentet i Strasbourg och tagit tempen på sjöfarten inom unionen.

I år firar SAN dessutom 50 år. Av den anledningen kommer vi under året bjuda på historiska tillbakablickar.

Har ni några synpunkter på tidningen, artiklarna, SAN eller sjöfart i allmänhet är du hjärtligt välkommen att höra av dig till oss.

Trevlig läsning!
Linda Sundgren
Redaktör



SAN NYTT under 2005.

Goda råd minskar skadorna

Ekonomipersonalen är en av de mest skadedrabbade yrkesgrupperna ombord. Men det finns metoder för att minska riskerna.

Med ungefär 3000 anställda utgör ekonomipersonalen den största yrkesgruppen ombord. Men de är också en av de mest skadedrabbade, där över- och felbelastning är vanliga problem. Ingrid Dahl är ergonom och sjukgymnast vid företagshälsövärderna Feelgood, Hamn- och Rederi i Göteborg, och hon möter såväl kökspersonal som servitörer och städare i sin mottagning.

- Arbetsmiljön ombord är speciell eftersom det oftast är väldigt trångt, även i ekonomipersonalens utrymmen, säger hon.

En grundläggande åtgärd för att motverka skador är att ha en bra arbetsteknik. Den som vet att använda sin kropp på ett skoningsamt sätt ökar chanserna att gå skadefri genom yrkeslivet.



Ingrid Dahl, ergonom och sjukgymnast.

- Många behöver hjälp med att lära sig en bra arbetsteknik, det är ingen medfödd kunskap. Enligt arbetsmiljölagen är arbetsgivaren också skyldig att se till att personalen får lära sig att utföra arbetet på rätt sätt redan från början, säger Ingrid Dahl.

Men det är inte alltid som god arbetsteknik räcker för att förhindra skador. Också arbetsorganisationen kan behöva ses över. Att införa arbetsrotation och låta perso-

nalerna byta uppgifter med varandra för en varierad belastning på kroppen kan vara en lösning. En annan är arbetsutvidgning.

- Att bära tallrikar tio timmar i streck är inget att rekommendera. Försök istället hitta sysslor att variera med. Om man inte hinner gå ifrån ibland för att ägna sig åt annat är det snarare en bemanningsfråga, säger Ingrid Dahl.

Den som går och står stora delar av sin arbetstid behöver bra skor. De ska vara smidiga och följsamma, samtidigt som foten får stöd.

- Utan ordentliga skor är risken stor att du får en skev belastning av knän, höfter och rygg. Numera finns det skor som är både funktionella och snygga och det finns till och med "finskor" med stålhatta, säger Ingrid Dahl.

Även benen kan behöva extra stöd och då kan kompressionsstrumpor vara ett hjälpmedel.

- Det är viktigt att de sitter bra och inte trycker för hårt. Ta mått på dina ben och be-



Sunda levnadsvanor förbättrar arbetshälsan. Foto: SSTs arkiv

om hjälp när det är dags att göra inköpet, säger Ingrid Dahl.

Att det ofta är trångt i förråd och andra arbetsutrymmen ombord gör att man kan tvingas till tunga lyft samtidigt som man sträcker på sig - en kombination med risk för skador. Men det finns redskap för att minska belastningen.

- I handeln finns det hjälpmedel för att lyfta ner och upp klädgalgar på hög höjd. Genom att använda sådana behöver man inte sträcka sig lika mycket.

För att motverka skador är det också viktigt att ta vara på sig själv. Hyfsade levnadsvanor kan stärka både fysiskt och psykiskt. Det är också viktigt att verkligen använda de hjälpmedel som finns ombord.

- Som arbetstagare har du ett egenansvar att hålla dig i tillräckligt god trim för att kunna utföra dina arbetsuppgifter. Under ledigheterna måste man underhålla kondition, styrka och smidighet, inom rimliga gränser förstås, säger Ingrid Dahl.

Linda Sundgren

En pånyttfödd 50-åring

Ett halvt sekel har förflutit sedan SAN bildades. Under de gångna femtio åren har stora förbättringar skett i arbetsmiljön ombord och sjöfarnas tillvaro har blivit betydligt säkrare, även om vi också hela tiden ställs inför nya utmaningar. I samband med vårt jubileum bjuder vi er läsare på ett nytt SAN NYTT - större, bättre och ännu mer informativt än tidigare. Vi har också instiftat ett årligt SAN-pris, som förhoppningsvis kommer såväl den enskilde sjömannen som rederiet till nytta. Utmärkelsen är avsedd att belöna goda idéer och initiativ inom arbetsmiljöområdet. Priset består av en SAN-flagga i fullformat och är således mer av hederskaraktär än en penningbelöning.

SAN kommer detta år att fokusera på Buller och Vibrationer samt IT/Kommunikation

och de möjligheter och utmaningar som framkommer därvidlag. Rätten till landgång fortsätter att vara ett problem i stora delar av världen för sjöfolket, oaktat om det är av rent sociala skäl eller andra tvingande anledningar, såsom läkarebesök etc. Vid det nyligen avverkade STW 37 i IMO producerades inom ramen för "Enhancing Maritime Security" vad avser utbildning av PFSO (Port Facility Security Officer) ett unikt kompetenskrav, nämligen - "Within the provisions of national legislation the PFSO should actively facilitate shore leave for ships personnel or personnel changes, as well as visitors to the ship, including representatives of seafarers welfare and labour organizations". Texten är baserad på konferensresolution 11 under ISP-koden samt delar av FAL-konvention

en. Förhoppningsvis kommer denna skrivning, när den väl träder i kraft, att få hamnmyndigheter runt om i världen att lätta på sina stundtals repressiva bestämmelser vad avser rätten till landgång.

Slutligen så önskar jag er ett framgångsrikt och säkert 2006. Glöm inte att varje individ ombord utgör en viktig pusselbit när det gäller att åstadkomma en god arbetsmiljö - vi kan alla bidra!



Pieter Sprangers
Ordförande/SAN

50-årsjubileum

Vara macho viktigare än säkerheten



Sven Sandström.

En kylig januaridag 1953 mönstrar Sven Sandström på Brosströms M/S "Tidaholm" i Värtahamnen i Stockholm. Någon månad tidigare hade han tagit sjökaptensexamen i Göteborg och det

här var hans första befälstjänst.

- Det var väldigt roligt att få komma ombord och arbeta som styrman. Men de andra befälen hade inte mycket tid att ägna åt en ny gubbe och jag fick i stort sett

klara mig själv. De satte mig på att inventera livbåtarna, men jag fick ingen lista över vad som skulle finnas i dem utan kunde bara kolla att de grejer som fanns där var okej.

Men Sven hade seglat elev under ett par år på liknande fartyg och gjorde sig snabbt hemmastadd. Han hade ett kamratligt förhållande till manskapet och övriga befäl och maten var god, varierande och riklig. Befäl och manskap hade separata mässar. Cheferna hade en egen upppassare medan övrig besättning fick hämta maten själva.

- I vissa båtar på den tiden låg byssan midskepps medan manskapets mäss låg i aktern.

Då var de tvungna att gå över däck med maten och var det dåligt väder kunde den bli både blöt och kall.

Hamnuppehållen varade från en halv dag till en vecka och de var ett trettiotal personer ombord. Till sjöss var de tre man på bryggan: vakthavande befäl, rorsman och utkik. Dessutom fanns den så kallade visseltörnen som bland annat fick springa ärenden. Då det mesta arbetet sköttes manuellt var det både tungt och krävande. "Tidaholm" var en styckegodsare som fraktade en mängd olika varor och vid lastning och lossning låg travar på däck med dunnage (bräddor och plank), vassmattor och presenningar som användes för att skilja godspartierna åt i lastrummen.

- Vi hade tre fyra lastluckor igång samtidigt och folk rörde sig hit och dit. Samtidigt svängde vinschar och lastkranar med gods över huvudet på en hela tiden. Det var en farlig miljö och jag har sett flera dödsolyckor där gubbar blivit tillplattade av fallande gods eller trillat ner i lastrum.

Säkerhetstänkandet hade inte slagit rot och försiktighet var inget som premierades sjömännen emellan, berättar Sven.

- Vi var machogubbar och man hängde gärna ut i bara en arm för att exempelvis komma åt att måla. Men så hände det också en hel del olyckor.



M/S Tidaholm sjösattes vid Eriksbergs varv 25 maj 1943. Bilden är tagen samma år.

Foto: SSTs arkiv

Linda Sundgren

Europeisk sjöfart på uppgång



Tillsammans vill EU-länderna stärka sjöfarten.



Michael Lund, danska redareföreningen i Bryssel.

Mindre gods på väg och mer på köl. Det är ett uttalat mål inom Europeiska unionen. Men kunskapen om sjöfartsfrågor bland EU:s politiker är bristfällig.

Närmare 90 procent av EU-ländernas externa handel och över fyrtio procent av varuflödet inom unionen går med fartyg. Och ambitionen är att sjötransporterna ska öka ytterligare.

- Vi måste få bort godset från våra vägar och satsa mer på sjöfart. Framför allt behöver vi utveckla verksamheten i hamnarna där de olika transportslagen möts och omlastning av gods sker, säger Ewa Hedkvist Petersen, EU-parlamentariker och ledamot i utskottet för transport och turism.

Hon talar engagerat och intresserat när vi möts över en kopp kaffe i en av barerna i parlamentsbyggnaden i franska Strasbourg. Men när diskussionen går från hamnar till

fartyg och ombordmiljö är kunskapen mindre. Ändå har hon arbetat i transportutskottet sedan 1999 och många områden som rör sjösäkerhet faller inom EU:s kompetensområde.

- Sjöfartsfrågor är sällan uppe i parlamentet och när de väl diskuteras är det ofta i samband med en katastrof, som Erika eller Prestige. Då handlar det mest om tekniska frågor och regler, säger hon.

En av dem som bekräftar bilden av ett sviktande sjöfartskunnande bland EU:s politiker är Michael Lund, danska redareföreningens representant i Bryssel. I konkurrens med 15000 andra lobbyister i unionens huvudstad försöker han föra upp sjöfarten på dagordningen.

- Parlamentarikerna är väldigt specialiserade och få har en överblick av helheten. Oftast är det bara en person inom ett utskott som verkligen kan ett ärende, säger han.

Sjöfartens undanskymda roll i Europapolitiken tror, Michael Lund, delvis hänger samman med att den inte har någon naturlig plats i de flesta EU-medborgares vardag.

- Hamnarna ligger långt utanför städerna och är en värld för sig. Det som sker på vägarna är mycket mer synligt och får också mer uppmärksamhet.

Stor samsyn

En annan representant för den Europeiska sjöfarten är Lennart Simonsson, vd för Broströms och sedan ett drygt halvår också ordförande i europeiska redareföreningen,



Ewa Hedkvist Petersen, EU-parlamentariker.

ECSCA. Även han önskar att sjöfartens engagemang inom unionen hade varit större:

- Det är ett ganska litet intresse bland svenska ledamöter i Bryssel för sjöfartsfrågor. Till viss del beror det nog på att vi branschföreträdare inte varit tillräckligt offensiva. Men jag ser en stor samsyn i sjöfartsfrågor mellan oss och kommissionen och jag tror att sjöfarten kommer få en mer framträdande plats framöver.

Text & bild: Linda Sundgren

ENGLISH SUMMARY

The shipping industry in the EU

Less cargo transport by road and more by sea. This is an explicit goal among the politicians in the European Union. However, expertise in shipping and navigation is deficient.

Nearly ninety per cent of the external trade of the countries in the European Union and more than forty per cent of the trade of goods within the EU are shipped by sea. The aim is to increase the shipping by sea even further.

- We must get the cargo off the roads and focus more on sea-based shipping. Above all, we need to review the port activity where the different shipping methods meet, says Ewa Hedkvist Petersen, EU parliamentarian and member of the Committee on Transport and Tourism.

She speaks with commitment and enthusiasm. Nevertheless, as the discussion leaves the issue of ports and moves on to vessels and the onboard environment, there is a lack of expertise, despite the fact that she has been working with transport issues within the EU since 1999.

- Shipping is rarely discussed in the Parliament and when it is debated it is often associated with a disaster, such as Erica or Prestige, she says.

New work environment regulations

On 1st January the Swedish Work Environment Act on shipping regulations came into force. New responsibilities are awaiting the shipping inspectors and the Swedish Work Environment Authority is helping out with incorporating new routines.

- As a matter of practice the shipping and navigation industry has not reached as far as the ground-based industry when it comes to issues regarding the work environment, and we need some help to get



New work environment regulations lead to more stringent checks. Picture: SSTs archive

started, says Jan Borgman, head of the Maritime Safety Inspectorate in Göteborg.

Jonas Pehrson, at the Swedish Work Environment Authority in Göteborg, is one of the inspectors who is going to assist the shipping inspectors. His background includes 10 years of experience at sea; he is a sea captain and is highly competent in the onboard environment.

- If the shipowners follow the Act, there will be important changes, especially when it comes to ergonomics where many things are taken care of manually today, including lifting heavy things in narrow spaces and on small ladders. When it comes to, for example, handling of chemicals the requirements imposed by the Swedish Work Environment Act are also much more rigorous than those which previously applied to shipping and navigation.

Do you want to know how the Work Environment Act affects your shipping company or your workplace? Contact any of the following people at the Swedish Maritime Administration: Bo Wallgren, Mikael H Andersson or Ronny Fast. Exchange number: 011-191000

The work environment of the catering staff

The catering staff is one of the occupational groups that is most exposed to occupational injuries onboard. However, there are methods to reduce the risks.

With a staff of around 3,000 the catering staff makes up the largest occupational group onboard. They also belong to the occupational group that is most exposed to occupational injuries with common problems such as uncomfortable and awkward postures and being under too much strain. A fundamental measure to prevent injuries is to have good working methods. If you know how to be gentle to your body you are likely to avoid injuries throughout your occupational life.

- Many of the employees need assistance in acquiring good work techniques, which is not an innate ability. According to the Work Environment Act it is also the employer's responsibility to make sure the personnel learn to perform their duties correctly already from the start, says Ingrid Dahl, ergonomist and physiotherapist at the Company Health Service, Feelgood, Hamn- och Rederi in Göteborg.

The work organisation may also need to be reviewed to reduce the injuries. Work rotation and work enlargement are two possible ways of balancing the load on the body.

Anyone who spends most of their working hours in walking or standing positions needs good shoes. They should be comfortable and flexible at the same time as the foot gets support.

- Without good shoes there is a risk of creating unnecessary strain on knees, hips and back. Nowadays the shoes are both functional and pretty and there are even "dressy" shoes with steel toecaps, says Ingrid Dahl.

To prevent injuries it is also important to take care of yourself. Healthy living habits may also be a physical and mental strength and the employees should also make use of existing means onboard.

Being macho is more important than safety

A cold day in January in 1953 Sven Sandström signs on Tidaholm in the Värtahamnen harbour in Stockholm. He had been awarded a captain's license a month earlier and this was his first position as a commander.

- I really enjoyed working as a mate. However, the other commanders did not have much time for a new fellow. I had to make inventories of the lifeboats, still, I had no real list of what they should contain, says Sven.

However, Sven had been an apprentice on similar ships and made himself at home. Commanders and crew had separate messes. The captains had their own servants whereas the rest of the crew had to fetch the food themselves.

- In some ships the kitchen was amidships whereas the crew's mess was by the stern. They then had to cross the deck with the food and if the weather was bad the food could get wet and cold.

Since most of the work was performed manually, it was heavy and demanding. Tidaholm was a general cargo ship that carried a number of different goods.

- We had three or four hatch ways running at the same time and people moved about in all directions. At the same time winches and loading cranes with goods were swinging to and fro above your head. The environment was dangerous and I have seen several fatal accidents.

Safety thinking was not rooted and precaution was not prioritised among seamen, says Sven.

- We were macho people and while painting it was common that people were just randomly trying to cling to something for support with one arm as they were painting with the other. As a result there were also a lot of accidents.

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 – Sjöfartsinspektionen.

Bristande resplan ledde till kollision med bro

En flytande kran skulle flyttas i en av våra större städer. Uppdraget utfördes av besättningen på en bogserbåt. Styrmannen bemannade kranen, som var utrustad med framdrivningsmaskineri och bogserbåten hjälpte till genom att skjuta på. Utan någon egentlig planering tog man den närmaste vägen till destinationen. Denna ledde under en starkt trafikerad vägbro med alldeles för låg segelfri höjd. Kranen seglade in i bron med allvarliga skador på både krantopp och bro som följd. Förutom att man ombord inte följde regelverket avseende bemanning, behörigheter och certifiering saknades lots ombord, trots lotskrav. Med lots hade olyckan sannolikt kunnat undvikas.

Iu dnr 080201-05-17033



Dödsfall av syrebrist i slutet utrymme

Ytterligare en dödsolycka orsakad av syrebrist i slutet utrymme har inträffat på ett svenskt fartyg. Lasten utgjordes av osågat trä. Den aktuella dagen hade man ännu inte öppnat lastrummet, utan höll på att sopa av luckorna efter lossning av däckslast. En av de sopande matroserna lämnade luckan, möjligen för att byta ut sopkvas-



ten. Strax därpå återfann en arbetskamrat honom, liggandes i ett nedgångsschakt. Trots att man snabbt fick fram utrustning och fick upp honom och startade upplivningsförsök förklarades han senare död av den läkare som kommit då man larmat. I nedgångsschaktet fanns en manlucka till lastrummet. Luckan var stängd, men det fanns en fläkt i skottet mellan schaktet och lastrummet och fläktöppningen var inte tät. Dörren till nedgångsschaktet hade stått öppen cirka 2 timmar. Den var märkt med varningstext på flera olika språk.

Det går inte att nog varna för den fara som syrebrist i slutna utrymnen kan utgöra. Fenomenet kan uppstå bland annat i samband med förruttelseprocess eller vid rostbildning. Ta för vana att alltid använda gasmätare.

Gällande föreskrift är Arbetsmiljöverkets AFS 1993:03.

Se även artikel i tidskriften Sjöbefäl 8/2005

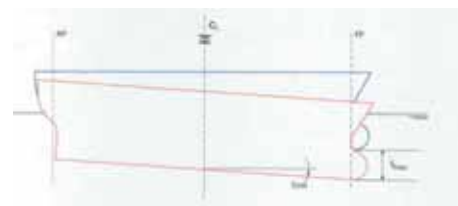
Iu dnr 080201-05-16631

Man gör inte alltid som man tänkt

Nyligen har ett par olyckor inträffat som aktualiserat frågor kring rutiner och människans tendens att följa inlärdna mönster. I det ena fallet var ett fartyg på väg in i en hamn som det besökt många gånger. I hamninloppet fanns en enslinje som fungerade som ett frimärke till ett grundområde. Fartyget kom något utanför enslinjen och in på den grunda sidan. Befälhavaren räknade med att man skulle gå klart, även om marginalen var liten, men fartyget fick bottenkänning och fick senare tas ur trafik för reparation. Befälhavaren var mycket rutinerad, både på hamnen och fartyget. Han hade dock arbetat på en annan fartygstyp en längre period innan olyckan. I det andra fallet backade ett fartyg ut i en hamn för att vända och sedan lämna mellan pirhuvudena. Sidvind kombinerat med för kort uppbackning gjorde att farty-

get hamnade för långt åt ena sidan och kom i kontakt med ett av pirhuvudena. Skrovet revs upp och fartyget fick tas ur trafik för reparation. Befälhavaren var mycket rutinerad på hamnen men relativt ny på sin befattning i just det fartyget. Det finns vissa gemensamma faktorer i de båda fallen. Dels hade befälhavarna omfattande rutin på hamnarna, dels hade de arbetat en längre period på andra fartyg med helt andra egenskaper avseende djupgående, fart och manöverförmåga innan olyckstillfällena. Erfarenheterna från de andra fartygen kan i någon mån omedvetet påverkat befälhavarna i deras beslut. Sjöfartsinspektionen vill uppmärksamma på denna problematik, som inte behöver begränsas till manövrering och framförande av fartyg utan även kan vara giltigt i andra driftsammanshang. Noggranna och väl övervägda inkörningsperioder eller "on-the-job training" kombinerat med simulatorövningar torde kunna minska risken för den här sortens händelser.

Iu dnr 080201-05-17202, Iu dnr 080201-05-15497



Räkna med squat

Ett fartyg kom in på ett grundområde som enligt sjökortet skulle vara tillräckligt djupt för att gå klart även om det inte medgav några marginaler. Vad man ombord däremot förbisåg var squateffekten. Fartyget fick bottenkänning och fick tas ur trafik för reparation. Eftersom det på senare tid förekommit ett antal fall där squateffekten haft avgörande betydelse för bottenkänning, misstänker Sjöfartsinspektionen att man alltför ofta inte känner till detta fenomen ombord. Det finns ett flertal olika teorier och sätt att räkna fram effekten, men gemensamt för alla är att fartygets djupgående ökar med hastigheten. Ökningen av djupgåendet kan i de olika teorierna variera, men klart är att det i extremfallet kan handla om flera meter! Detta är alltså av oerhörd betydelse om man befinner sig i vatten med små marginaler. Djupangivelserna i sjökorten är heller inte alltid särskilt exakta; dessutom kan bottenkonfigurationen i vissa fall förändras.

Iu dnr 080201-05-15497

Arbetsmiljöinspektörer ombord

Första januari trädde arbetsmiljölagens sjöfartsanpassade föreskrifter i kraft. Nu väntar nya uppgifter för sjöfartsinspektörerna. För att få in rätt rutiner hjälper Arbetsmiljöverket till.

- Av hävd har vi inom sjöfarten inte kommit lika långt i arbetsmiljöarbetet som den landbaserade industrin och vi behöver lite draghjälp för att komma igång, säger Jan Borgman, chef vid Sjöfartsinspektionen i Göteborg.

Inom Sjöfartsinspektionen har arbetet med att införliva de nya föreskrifterna börjat. Delade meningar råder om hur stor förändring arbetsmiljölagens föreskrifter kommer att medföra, men klart är att det handlar om en skärpning. Inledningsvis kommer sjöfartsinspektörerna att få hjälp med arbetsmiljökontrollen av inspektörer från Arbetsmiljöverket.

- Regelverket är väldigt omfattande och vi har ingen möjlighet att själva sätta oss in i allt på en gång. Arbetsmiljöverkets inspektörer är experter på området och det känns bra att få med sig dem ut på båtarna, säger Roy Andersson, sjöfartsinspektör i Göteborg.

"Hårt tryck på besättningarna"

Jonas Pehrson vid Arbetsmiljöverket i Göteborg är en av de inspektörer som ska bistå sjöfartsinspektörerna. Han är själv sjökapten med tio år till sjöss i bagaget och är väl bevandrad i ombordmiljön.

- Följer redarna lagen kommer det bli stora förändringar. Framför allt vad gäller ergonomi där mycket sker manuellt idag med tunga lyft i trånga utrymmen och smala lejdare. Men även vid exempelvis hantering av kemikalier ställer arbetsmiljölagen betydligt högre krav än de som gällt inom sjöfarten tidigare.

Även vid Sjöfartsverkets inspektionsområden i Stockholm och Malmö håller man på att sätta sig in i de nya arbetsmiljöföreskrifterna. Men man påpekar också att det är redarna som bär det stora ansvaret för att bestämmelserna efterlevs.

- Rederiernas kunskap om föreskrifterna är mycket varierande. Många mindre bolag har bara en vag uppfattning om vad det handlar om, säger Joakim Heimdahl, chef för inspektionen i Malmö.

Arbetsmiljölagen började gälla ombord redan i juni 2003, men det är först i år som de fartygsanpassade föreskrifterna blivit klara och kunnat sjösättas. I och med detta kommer enskilda arbetsmiljöområden granskas extra noga och riktade kampanjer planeras. I år ska främst det



Arbetsmiljön granskas genom riktade kampanjer. Foto: SSTs arkiv

systematiska arbetsmiljöarbetet samt kemikaliehanteringen synas.

- Det krävs en hel del dokumentation, riskbedömningar och förteckningar när man använder kemikalier och det är ett krav från regeringen att vi ska titta närmare på den hantering, säger Ronny Fast vid Sjöfartsverket som ansvarat för bearbetningen av föreskrifterna.

- Vi kommer sätta hårt tryck på besättningarna för att de ska komma igång och det är inte alla så glada över, de har ju att göra ändå på båtarna. Men vi ska gå försiktigt fram och kräver inte att allt ska fungera perfekt på en gång, säger Ronny Fast.

Under våren planeras också omfattande upplysningsarbete för att ge berörda kunskap om vad de nya föreskrifterna innebär.

Linda Sundgren

Vill du veta hur Arbetsmiljölagen påverkar ditt rederi eller din arbetsplats? Kontakta någon av följande personer vid Sjöfartsverket: Bo Wallgren, Mikael H Andersson eller Ronny Fast. Växelnr: 011-191000

~ I KORTHET ~

Fler döda i svenska vatten

Förra året omkom 26 personer inom den svenska sjöräddningens ansvarsområden. Det är en ökning med åtta personer jämfört med 2004.

Hamndirektivet nedröstat

Ett nytt hamndirektiv som skulle öka konkurrensen i Europas hamnar förkastades av EU-parlamentet under omröstningen den 18 januari. Att släppa konkurrensen för bland annat lasthantering fri ansågs dels som en säkerhetsrisk, dels som ett hot mot hamnarbetarnas anställningstrygghet.

Ett svenskt fartyg kvarhållet

Under fjolåret utfördes 732 hamnstatskontroller i Sverige. Brister upptäcktes i 190 fall och elva fartyg hade så allvarliga brister att de kvarhölls. Samma period har 337 hamnstatskontroller utförts på svenska fartyg inom Paris MOU-regionen som utgörs av EU-länderna, Kroatien, Island, Norge, Kanada och Ryssland. Av dessa fartyg hade 144 brister. Ett kvarhölls.



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 Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2006