



SAN NYTT

Nyheter om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

1/07

TEMA: ARBETSMILJÖLAGEN

Inspektionen hårdkontrollerar arbetsmiljön under 2007 .. 1	Alla får svara på remisser 4
Åtta steg till systematiskt arbetsmiljöarbete 2	Sjöfartsinspektionen informerar 5
– Hur har ni arbetat med arbetsmiljöreglerna? 3	English Summary 6
Utblick 3	Goda resultat av TrimMare 7
Nyheter i SAN NYTT 3	Nätverk Tinnitus sprider kunskap 8
Ordförande har ordet 4	I korthet 8
Produktnytt 4	

Inspektionen hårdkontrollerar arbetsmiljön under 2007

Nu börjar sjöfartsinspektionens kontroll av hur arbetsmiljölagens föreskrifter hanteras till sjöss.

I år fokuserar man på systematiskt arbetsmiljöarbete och kemikaliehantering. Slarv och halvhjärtade insatser godkänns inte.

– Vi kommer inte att se mellan fingrarna om det är brister i arbetsmiljön. Människor är människor, oavsett var de befinner sig och sjömän har samma rätt till en bra och säker arbetsmiljö som landanställda, säger Bo Vallgren, arbetsmiljöhandläggare vid Sjöfartsverket.

När arbetsmiljölagen började gälla till sjöss 21 juli 2003 väcktes många förhoppningar om bättre förhållanden ombord. Men införandet har gått trögt och först i januari i fjol gav Sjöfartsverket ut sina branschanpassade arbetsmiljöföreskrifter. 2006 ägnades sedan åt att informera ombordanställda och redare om de krav som föreskrifterna ställer, och först i år har alltså kontrollerna dragit igång. De genomförs av Sjöfartsinspektionen i samband med säkerhetsbesiktningarna.

– Inspektörerna har fått utbildning i arbetsmiljöfrågor och ska vara kompetenta att sköta detta. Men den som vill ha hjälp kan begära det hos Arbetsmiljöverket. De har avsatt 30 inspektionsdagar för sjöfarten i år enligt det samverkansavtal vi har med dem, säger Bo Vallgren.

Sjöfartsinspektionen kommer framför allt att ägna sig åt två arbetsmiljöområ-

JOHAN VON BULTZINGSLÖWEN, NORDISK FOTOTÄVLING FÖR SJÖFOLK



Lotsen lämnar fartyget i 15 knop. Säker arbetsmiljö?

den vid årets inspektioner: systematiskt arbetsmiljöarbete, SAM, och kemikaliehantering. SAM är grunden för allt arbetsmiljöarbete enligt arbetsmiljölagen och det beskrivs närmare i arbetsmiljöföreskrift 2001:1. Där står hur man går till väga för att få struktur på insatserna och vad som krävs i form av åtgärder och dokumentation.

Krav på kemikaliehantering

– Vi ska kontrollera att fartygen har en arbetsmiljöpolicy, rutiner och en förteckning över de kemiska produkter som finns ombord. Det är också viktigt att man gjort riskbedömningar inom olika områden, säger Sjöfartsverkets andre arbetsmiljöhandläggare Mikael H Andersson.

För kemikalier ska det finnas en detaljerad förteckning över de ämnen som används. Det finns också krav på att hälsovådliga produkter om möjligt ska bytas ut mot snällare alternativ. Förteckningen ska vara komplett och innehålla allt från grovdiskmedel till hårdplaster och den ska omgående kunna visas upp på begäran.

– Kemikaliehantering är viktigt därför att en exponering av giftiga ämnen kan innebära stora hälsorisker, som om man utsätts för oljedimma. Dessutom står det i föreskrifterna att man ska ha kontroll över de kemiska produkterna, säger Mikael H Andersson.

Arbetsmiljöhandläggarna tror att majoriteten av de större rederierna har kommit igång med SAM, men att mindre bolag →

Åtta steg till systematiskt arbetsmiljöarbete

Har ni svårt att komma igång med det systematiska arbetsmiljöarbetet? Här följer en åtgärdslista som kan underlätta.

1. Undersök arbetsförhållanden. Leta efter risker i arbetet och åtgärda dem. Det kan handla om buller, vibrationer, belysning, farliga ämnen, maskiner, arbetsledning och arbetsbelastning. För att ta reda på om ett arbetsmoment eller en miljö innebär hälsofara måste man ibland undersöka saken närmare. Det kan göras med bland annat skyddsronder, medarbetarsamtal, enkäter, mätningar eller personalmöten. Ofta behöver flera olika metoder användas. Eftersom risker inte alltid upptäcks vid första kontrollen ska arbetsförhållandena undersökas regelbundet.

2. Gör riskbedömningar. Sammanställ resultaten från undersökningarna. Bedöm riskernas allvarlighetsgrad och dokumentera slutsatserna. Det är viktigt att vara noggrann vid riskbedömningarna eftersom de ligger till grund för det fortsatta arbetsmiljöarbetet.

3. Åtgärda riskerna. Börja med dem som bedöms som mest allvarliga. Alla risker kan kanske inte helt undvikas och måste därför hanteras på annat sätt. Kanske krävs särskilda instruktioner till arbetstagarna, stöd och handledning eller användning av skyddsutrustning. Bestäm vem som ansvarar för att riskerna åtgärdas och vem som ska kontrollera att arbetet genomförs.

4. Upprätta handlingsplan. Det som inte kan åtgärdas omedelbart (inom de närmaste dagarna) ska föras in i en skriftlig handlingsplan. Handlingsplanen ska innehålla uppgifter om de planerade åtgärderna, när de ska vara genomförda och vem som bär ansvaret för att det blir gjort.

5. Efterkontroll. När en åtgärd genomförts ska arbetet så snart som möjligt kontrolleras. Insatser kan ibland behöva kompletteras med ytterligare åtgärder.

6. Skapa arbetsmiljöpolicy. Efter de första insatserna behöver ni tillsammans diskutera hur ni vill ha arbetsmiljöförhållandena på längre sikt. Utgå från resultaten av de undersökningar

och riskbedömningar ni gjort. Var så tydliga och konkreta som möjligt. Arbetsplatser med färre än tio anställda kan använda handlingsplanen som arbetsmiljöpolicy.

7. Fördela uppgifter. Det är viktigt att uppgifterna utförs av den eller dem som har bäst möjlighet att göra det. Vanligen är det chefer eller någon annan i arbetsledande ställning som får dessa uppdrag.

8. Sprid kunskap. Den som åläggs arbetsmiljöuppgifter kan behöva kompletterande kunskaper inom området, men det kan räcka med den erfarenhet man fått genom att syssla med arbetsmiljöfrågor. Chefer och annan arbetsledning ska ha gedigna kunskaper om arbetet, vilka risker det medför och lämpliga åtgärder om hur skador kan förebyggas. De behöver också veta hur människor reagerar i olika situationer, som effekterna av hög arbetsbelastning, övertid, missbruk och kränkande särbehandling. Alla arbetstagare ska känna till de risker som deras arbete medför.

Linda Sundgren

Informationen bygger på uppgifter från Arbetsmiljöverket. På deras hemsida www.av.se kan du läsa mer om systematiskt arbetsmiljöarbete.

Ansvarsfördelning vid arbetsmiljöarbete ombord

Redare: Företagets vd bär yttersta ansvaret för arbetsmiljön ombord på samtliga rederiets fartyg. Denne ska känna till arbetsmiljölagen och de regler som gäller för arbetsmiljön.

Besättning: Arbetstagarna deltar i arbetsmiljöarbetet genom att rapportera risker, tillbud, sjukdomar och olycksfall, föreslå åtgärder och lämna synpunkter på det som ska genomföras.

Skyddsombud: Ska vara med vid planering och genomförande av arbetsmiljöarbetet.

Företagshälsovård: Fungerar som en expertresurs. Den kan till exempel behöva anlitas vid undersökningar och riskbedömningar, för att föreslå åtgärder eller utbilda personal.

Inspektionen hårdkontrollerar, forts.



Arbetsmiljöhandläggarna Bo Vallberg och Mikael H Andersson får mycket att göra i år.

kan ha problem. Det är många paragrafer att hålla reda på och arbetsmiljön är mer reglerad än tidigare.

– Förr lade alla sin egen ribba, men nu har vi 49, snart 50, föreskrifter som styr arbetsmiljön. Ett exempel är de nya AFS:ar som träder i kraft första juli i år och som innebär att alla som kör kran eller truck ombord ska ha lämplig utbildning för uppgiften och ett särskilt tillstånd från befälhavaren. Något sådant har inte förekommit till sjöss tidigare, säger Bo Vallgren.

Den som behöver hjälp i arbetsmiljöarbetet kan vända sig till Sjöfartsverket. Till sommaren ger myndigheten ut en tillsynshandbok som ska bli tillgänglig på verkets hemsida. Bo Vallgren säger sig ha förståelse för dem som tycker att detta är krångligt och han är medveten om att det medför extra arbete.

– Jag är på det klara med att vissa saker inte går att göra något åt. Är lutningen på en lejdare för brant går det inte att ändra på, även om det är en viktig sak. Men man får inte tappa fokus på att skapa en trygg, säker och utvecklande arbetsmiljö.

– Den som anser sig inte ha råd och tid för detta måste prioritera om. Att producera arbetsskador och förstöra utrustning ger inga bonuspoäng.

Tidsfrist och uppföljning

Den som brister i arbetsmiljöarbetet får vanligen ett par tre månader på sig att rätta till felet, förutsatt att det uppdagade inte är så allvarligt att det måste åtgärdas direkt. När arbetet är slutfört ska det rapporteras till myndigheten och ibland görs ett återbesök. Den som däremot inte agerar riskerar åtal.

– Att hamna i polisförhör och ställas inför rätta och svara på besvärande frågor kan göra även den tuffaste sjöman lite knäsvag. Om det senare visar sig att man blir dömd för att inte ha skött sitt arbete är det heller inget man lägger till meritlistan. Fällande dom innebär oftast böter. Vi som myndighet har rätt att utfärda vite, men rutinerna för det är ännu inte klarlagda, säger Bo Vallgren.

Linda Sundgren

– Hur har ni arbetat med arbetsmiljöreglerna?

SAN NYTT har pratat med tre redare om vad de har gjort för att möta arbetsmiljölagens föreskrifter.

Johan Markström, Wisby Tankers

– Vi har tagit hjälp av en person på Sjöfartsverket för att komma igång. Jag tycker att det går hyfsat. Vissa saker gjorde vi redan tidigare, som riskbedömningar och arbetsmiljöpolicys. Däremot ställs det större krav på uppföljning och analys nu. Vi försöker föra in detta i befintliga kvalitets- och säkerhetssystem, men vi är inte riktigt färdiga med det ännu. Nu ligger det utanpå det andra och det blir lite tårta på tårta.

Ett problem är att få med besättningen i arbetet. Även om detta är något som gynnar dem själva känner många att "Åh nej, inte en grej till". Skepparna tjarar på personalen för att få folk med sig. Vi började arbetet för knappt ett år sedan.

Kristian Elofsson, Tor Line

– Vi har valt att lägga in det här i vårt SMS. Vi hade redan en hel del av detta sedan tidigare, som en separat arbetsmiljöpolicys, men det har varit mycket arbete, framför allt med identifiering och regeltolkning. Att få fram vad föreskrifterna verkligen handlar om, och om det är något som berör oss, är den tyngsta biten. Vi började jobba med detta redan 2003 men är inte på något sätt klara, men det blir man kanske aldrig med ett levande system. Bitvis har företagshälsovården hjälpt oss.

Implementeringen ombord går trögt. Det är en del nya begrepp att lära sig och många tycker att det är krångligt. Alla våra skeppare, chefer och även överstyrmän, tror jag, har fått en tredagarskurs i arbetsmiljö. Övrig ordinarie besättning har gått en halv dag. Men personal byts hela tiden ut och vi kommer att följa upp med nya utbildningstillfällen.

Bo Ljungbäck, Scandlines

– Vi har lagt in det systematiska arbetsmiljöarbetet som ett nytt kapitel i ISM-manualen. Sjöfartsinspektörerna har redan kollat oss under arbetets gång och de har inte haft något att klaga på. För den stora textmassan som beskriver hur det systematiska arbetsmiljöarbetet ska skötas har vi tagit hjälp av företagshälsovården.

Den stora skillnaden jämfört med tidigare är att uppföljningen har blivit bättre. Alla arbetsledare och skyddsombud har fått en åtta timmars kurs i arbetsmiljö, och det kommer att följas upp med kurser för ny personal. Vi har full sving på det här och arbetar med riskanalyser inom olika områden. Det är drygt två år sedan vi påbörjade arbetet.

~ UTBLICK ~

Vi ligger skapligt till

Arbetsmiljö är på modet nu. Både inom EU och mer globalt satsas det såväl tid som resurser på arbetsmiljö och frågor runt detta. Det gäller för Sverige att hänga med här, så att vi inte kommer på efterkälken.

Internationellt ligger Sverige skapligt till, men Liberia hade flera inlagor vid IMO:s senaste MSC-möte. De ville att ergonomi och arbetsmiljö skulle vara obligatoriska delar i regelverket redan i nybyggnadskedet. Ett flertal organisationer och nationer hakade på, dock inte Grekland och ett par andra register. Vi ser mycket positivt på att frågan överhuvudtaget kommit upp på bordet.

Forskningsprojekt

Det är en ganska ny företeelse att värna om sjömannen som arbetar ombord och inte bara tänka på last eller passagerare. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus håller just på att starta upp ett forskningsprojekt inom ergonomi och arbetsmiljö där maskinrum och kontrollrum är i fokus. Resultaten från alla dessa forskningsprojekt skall vi naturligtvis ta med oss till de internationella möten vi deltar i och delge resten av världen. Vi arbetar aktivt inom IMO genom nordis-

ka federationer, ITF (Internationella Transportarbetare Federationen) samt

"Det är en ganska ny företeelse att värna om sjömannen som arbetar ombord och inte bara tänka på last eller passagerare."

genom den svenska delegationen som medlemsstat i EU och IMO.

Nya fartyg ibland sämre än gamla

Internationellt måste alla också se till att de regler som redan finns efterlevs. Vi gläds åt ett antal nya fartyg under svensk flagg, samtidigt som vi förundras över mycket märkliga lösningar, framför allt i byssa och maskinrum, där arbetsmiljöstandarden i vissa fall är sämre än i det äldre tonnage.

Nyligen skulle ett fartyg omflaggas till Sverige, byggt 2004 och seglande under annan EU-flagg. Vid kontrollmätningar uppfyllde inte ens fartyget de internationella bullerregler som finns.

Innovationer och synpunkter från de ombordanställda tas tacksamt emot och vissa stiftelser, som SAN och SAMS, ger belöningar till bra förslag.

Mikael Huss

Nyheter i SAN NYTT

De tragiska olyckorna i slutet av förra året som kostade flera sjömän livet är en skarp påminnelse om hur viktigt det är att arbetsmiljöarbetet drivs vidare.

SAN NYTT kommer självklart att även i år att följa utvecklingen av arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet till sjöss. Precis som förra året kommer Du som läsare att få ta del av ett aktuellt tema i varje nummer. Först ut är arbetsmiljölagens införande på fartygen. Vid årsskiftet påbörjade Sjöfartsinspektionen kontrollen av hur de nya föreskrifterna följs och i en artikel berättar Sjöfartsverkets arbetsmiljöhandläggare om hur inspektionerna går till.

Nya avdelningar

Nytt för årets SAN NYTT är spalten "Utblick" där redaktionskommitténs medlemmar turas om att rapportera om vad som händer inom det internationella arbetsmiljöarbetet. I det här numret berättar Mikael Huss, Sjöbefälsförbundet, bland annat om att Liberias delegation inom IMO oväntat tagit initiativ för att förbättra arbetsförhållandena ombord.

En annan ny avdelning är rubriken "Produktnytt" under vilken nyheter som kan underlätta och höja säkerheten i arbetet kommer att presenteras.

Välkomna till SAN NYTT 2007!

Linda Sundgren, Redaktör

Tragiskt slut på sjöfartsåret 2006

Så slutar då sjöfartsåret 2006 i moll vad avser säkerhet och arbetsmiljö. I tre fall har det rört sig om olyckor i samband med lastning och lossning av fartyg. Två av fallen fick dödlig utgång och flera personer ur fartygsbesättning och stuveri skadades svårt.

Dessutom drabbades vi av förlisningen av m/s Finnbirch, dessvärre även där med omkomna som följd. Bärningen av fartygets personal skedde under ytterst svåra förhållanden men utfördes på ett professionellt sätt av de mycket skickliga helikopterförare och ytbärgare som står till sjöfartens förfogande.

Insatsen har delvis ifrågasatts från fackligt håll. Kritiken avser helikopterbesättningarnas bedömning att bärning var ogörlig så länge besättningen fanns kvar ombord på ena skrovsidan. Först då farty-

get inte längre fanns på vattenytan och besättningen således var i vattnet sågs räddningen som möjlig. Även i detta skede var bärningen oerhört riskfylld för alla inblandade med tanke på de delar av lasten som fortfarande flöt runt omkring på haveriplatsen.

Givetvis kommer insatsen att analyseras i efterhand, men för mig står det fullständigt klart att utan den fantastiska insats som utfördes av ytbärgare och förare hade dödstalen från detta haveri varit väsentligt högre än vad som nu blev fallet.

Vad avser de svenska och filippinska sjömän som omkommit under 2006 så går våra tankar till deras familjer och anhöriga. Vad avser det drabbade rederiet med avseende på Finnbirch-haveriet har så många lovord strömts över deras ageran-

de i samband med olyckan att jag inte behöver upprepa dessa här. Nog är att observera hur långt omtanke, medkänsla och medmänsklighet räcker i en sådan här situation.

Alla har vi från tid till annan övat krisberedskap och krismanagement i olika former; det är dock först när vi utsätts för det ultimata testet som vi så småningom får ett facit på hur långt våra organisationer och vi själva som människor räcker till.

Låt oss lysa frid över våra omkomna kollegor och gemensamt sträva efter att 2007 skall bli ett haveri- och incidentfritt år.



Pieter Sprangers ordförande, SAN

~ PRODUKTNYTT ~

Arbetsoverall och räddningsdräkt i ett

Det norska bolaget 2nd Skin AS har utvecklat en kombinerad arbetsoverall och räddningsdräkt. Den heter Te' havs safety och har en insydd räddningsväst som automatiskt blåses upp vid behov. Dräkten är avsedd att användas vid arbete nära vatten och den håller värmen i en timme i tvågradigt vatten.

– Problemet med traditionella dräkter av det här slaget är att de upplevs som krångliga och bökgiga att ta på och att de är klumpiga att arbeta i. Med den här dräkten slipper man de problemen eftersom den är både lätt och smidig, säger Pieter Sprangers, ordföranden i SAN.

Dräkten är godkänd och certifierad för 150 N och kostar cirka 1 500 norska kronor. Mer information hittar du på www.2ndskin.no eller lynette@2ndskin.no.



Alla får svara på remisser

Det är inte bara officiella instanser som har rätt att svara på remisser. Även privatpersoner kan göra sin stämma hörd.

När ett ärende väl klubbats igenom går det inte längre att påverka. Den som har synpunkter på hur exempelvis en arbetsmiljöföreskrift bör utformas måste därför agera långt tidigare, under remisstiden.

– Det finns ingen lag som förbjuder enskilda personer att komma in med synpunkter. Folket på golvet har ofta mycket kunskap om den egna arbetsmiljön och personligen skulle jag tycka att det vore mycket intressant att få deras kommentarer, säger Ragnar Kristensson, jurist vid Arbetsmiljöverket.

Fack frågar medlemmar

En annan väg för en enskild arbetstagarare att föra fram sina åsikter är att gå via sin fackliga organisation.

– En del fack går ut med mejlförfrågningar till sina medlemmar när de får remisser som de tror att folk har mycket synpunkter på. Det är ett sätt att inbjuda gräsrotterna i processen som jag tror kommer att öka. Jag vet att facken på det här sättet ibland får in väldigt mycket kommentarer, säger Ragnar Kristensson.

Man kan också samla sina kollegor till ett möte innan man svarar på remissen.

– Hearings tror jag på. Att diskutera med andra ger ofta nya infallsvinklar och mötena kan också bli bra plattformar att träffas på, säger Ragnar Kristensson.

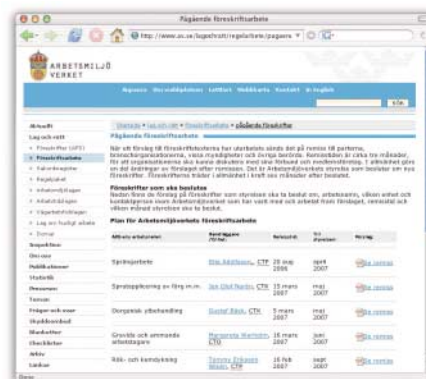
Aktuella ärenden på webben

Just nu är tre olika remissärenden som berör arbetsmiljön ombord aktuella:

- gravida och ammande arbetstagarare
- varselmärkning och varselsignaler på arbetsplatser
- sprutapplicering av färg.

Mer information om de remisser som rör arbetsmiljö ombord hittar du på www.av.se. Klicka på "Lag och rätt" sedan "Föreskriftsarbete" och därefter "Pågående föreskriftsarbete".

Linda Sundgren



På www.av.se kan man följa remissarbetet och få mer information runt de olika förslagen.

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.

Tema: livsfarlig arbetsmiljö

De flesta inom sjöfartsbranschen känner väl till riskerna med utrymmen där giftiga gaser eller brist på syre kan förekomma. Ändå har det på senare tid skett flera allvarliga olyckor av det här slaget. Gemensamt för lasterna är att de producerar giftiga gaser och/eller konsumerar syre i t.ex. förruttelseprocesser.

Här följer en sammanfattning av några händelser som inträffat de senaste två åren.

Träpellet

Träpellet lossades i en svensk hamn. Den var lastad i Nordamerika nästan två månader tidigare och någon ventilation av lastrummen hade inte förekommit under transporten. En besättningsman gick ner i en nedgång för att vid översta avsatsen öppna en dörr till lastrummet.

Av okänd anledning fortsatte han nedåt och föll ihop på den nedersta avsatsen, som var i nivå med lastrumsdurken, där han börjat öppna den nedersta dörren till lastrummet. Strax efter följde en stuveriarbetare. Han förstod att något hänt och larmade. Men för sent. Besättningsmannen avled. Stuvaren överlevde, dock allvarligt skadad. Flera i räddningsmannskapet, ambulanspersonal och räddningstjänst skadades också av den farliga atmosfären.

Mätningar gjorda i ett öppnat lastrum med liknande förutsättningar på samma fartyg visade att syrehalten var alldeles för låg. Samtidigt var halten av den livsfarliga gasen kolmonoxid (CO) skyhögt

över tillåtet gränsvärde. Dessutom uppmättes en blandning av explosiva gaser – atmosfären var helt enkelt explosiv.

Träpellet är visserligen klassat som MHB (Material Hazardous in Bulk only), men några särskilda regler för hanteringen av lasten finns inte.

För bulklast av den här typen finns en särskild föreskrift (SJÖFS 2003:10) som vid lossning av bulkfartyg kräver en gemensam genomgång av bl a atmosfären. Den föreskriften gäller dock inte i det här fallet då det aktuella fartyget inte, enligt föreskriftens definition, är ett bulkfartyg.

Dnr 080201-06-17471

Träflis och timmer

Två liknande olyckor har inträffat på svenska fartyg, men med träflis och timmer i lasten. I båda fallen förvarades rengöringsutrustning som kvastar och skyfflar i nedgångarna till lastrummen, vilket kan tyckas praktiskt då de är lätt tillgängliga vid rengöring av rummen. Men vid dessa tillfällen kom redskapen att hämtas då man hade, eller nyligen hade haft, last



Varningsskylt vid nedgång.

i rummen och nedgångarna inte varit ventilerade på ett tag.

I båda fallen klättrade en besättningsman ner för att hämta redskap men föll ihop, sannolikt pga. giftig atmosfär. Båda männen dog.

Dnr 080201-05-16631, 080201-06-17780

Gasbildning i oljeförorenat vatten

Vid lossning av en tankbåt med oljeförorenat vatten skulle en besättningsman öppna en lucka till en av tankarna. Under resan hade ett övertryck i tanken bildats och halten av bl a svavelväte hade stigit dramatiskt.

Då besättningsmannen lossade luckan pyste det ut gaser och han blev snabbt medvetslös. En kollega larmade.

En styrman på plats tog ett djupt andetag och lyckades stänga luckan. Besättningen släpade den medvetslöse kamraten till en säkrare miljö, vilket sannolikt räddade livet på honom. Vid tillfället rädde viss vind och därmed luftväxling, som underlättade situationen.

Dnr 080201-06-17819

Giftig atmosfär i fisklastrum

En fiskare gick ner i fartygets lastrum och föll ihop. En kollega som kom till undsättning svimmade även han. En tredje fick så småningom ut dem, men blev själv skadad. De första två avled.

Utrymmet hade varit stängt med ruttande fiskrester och utan särskild ventilation under ett par dagar.

Dnr 080202-05-16327

Slutsatser

- Ingen av de laster som nämnts ovan, förutom det oljeförorenade vattnet, är klassificerad som farlig. Det finns alltså många laster som kan vara direkt livsfarliga utan att man egentligen får någon formell varning. Ytterligare exempel är ballasttankar och kättingboxar, som stått öppnade och oanvända ett tag, där det kan uppstå rostbildning eller förruttelseprocesser i vattnet som förbrukar mycket syre och bildar giftiga gaser. Även CO₂-utrymmen kan utgöra riskområden.

- Det är olämpligt att använda slutna och oventilerade utrymmen som förråd, i synnerhet om de är i förbindelse med lastrum.

- I många fartyg finns procedurer som beskriver hur det ska gå till innan man går in i slutna utrymmen. Procedurerna ska ge tillräcklig säkerhet, men också vara enkla, verklighetsanknutna och realistiska att följa. Är så inte fallet bör de omarbetas.

- Att upprätta teoretiska procedurer är den lätta delen av säkerhetsarbetet. Att få folk att följa dem är svårare. Arbetsledningen, både iland och ombord, har ett stort ansvar i att se till att rutinerna följs.

Iu

Tabell 1. Preliminära resultat. Alla data är utöver bakgrundshalter i atmosfären.

Provtagningsplats 061118 kl 10:30	CO	Eten	Propen	Metan
Slutet pelletslastrum, ej ventilerat. Provtagning ca 1 m in i utrymmet via sidolucka.	5410 ppm	13 ppm	11 ppm	598 ppm
Öppet pelletslastrum, skopat ner till ca 10 m från ovankant av lastrummet. Provtagning 0.5 m ovan pelletsytan.	0.23 ppm	Ej detekterbart	Ej detekterbart	0.41 ppm

Mätvärden från träpelletlastrum. Lägg märke till att gränsvärdet för kolmonoxid är 100 ppm.

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



Bo Vallberg and Mikael H Andersson

Safety Inspectorate clamps down on work environment

The Swedish Maritime Safety Inspectorate has initiated measures to inspect how the provisions of the Swedish Work Environment Act are enforced on board. This year focus is on systematic work environment management and handling of chemicals. Negligence and half-hearted efforts are not acceptable.

“We will not look the other way if we detect shortcomings in the work environment. Seamen have the same right to a good and safe work environment as employees on land,” says Bo Vallgren, work environment officer at the Swedish Maritime Administration.

Above all, the Swedish Maritime Safety Inspectorate will focus on two areas of the work environment in this year’s inspections: systematic work environment management (SWAM) and handling of chemicals.

“We will ensure that the ships have a work environment policy, routines and a list of chemical substances on board. It is also important that risk assessments have been carried out in various areas,” explains Mikael H Andersson, second work environment officer at the Swedish Maritime Administration.

There should be a detailed list of all chemicals used. The provisions also require that unhealthy products be exchanged for ‘friendlier’ alternatives. Those who fall short as regards work environment management usually get two to three months to rectify the problem. The authorities should be notified once the problem has been rectified. Those who do nothing are at risk of being subject to legal action.

“To be questioned by the police and have to appear in court and answer awkward questions can make even the toughest seaman a bit weak in the knees,” says Bo Vallgren.

Eight steps to systematic work environment management

Are you having trouble getting your systematic work environment management up and running? Here is a list of measures that might help:

1. Investigate the working conditions. Look for work-related risks and attend to them. The risks in question can be, for example, noise, lighting, dangerous substances and machinery.

2. Carry out risk assessments. Compile the results of the investigations. Assess the seriousness of the risks and document your conclusions.

3. Attend to the risks. Start with the most severe ones according to your assessment. All risks may not be completely unavoidable and must be handled in other ways instead.

4. Draw up an action plan. Problems that cannot be attended to immediately should be recorded in an action plan.

5. Follow-up inspection. The results should be inspected as soon as possible once a measure has been taken. Efforts may have to be supplemented by further measures.

6. Create a work environment policy. After the first efforts have been made, you should discuss how you want working conditions to develop in the longer term.

7. Assign tasks. It is important that tasks be carried out by those who have the best prerequisites to complete them. Normally, these are managers or other supervisors.

Division of responsibility for work environment management on board

Shipowner: The company’s Managing Director is ultimately responsible for the work environment on board all of the shipping company’s ships.

Crew: The employees participate in work environment management by reporting risks, incidents, illnesses and accidents, suggesting measures and offering ideas on matters that need attention.

Safety representative: Should take part in the planning and implementation of the work environment management efforts.

Occupational health service: Is used as an expert resource.

8. Spread knowledge. Those who are assigned work environment-related tasks may need additional knowledge in the area. Managers and other supervisors must have sound knowledge of work environment management.

Excellent results from TrimMare

TrimMare was initiated three years ago to cope with the deteriorating health among Finnish seamen. Stress, overweight, low levels of fitness and shortcomings in labour management made many on board crewmembers ill and the number of cases at the Seamen’s Pension Fund in Helsinki kept growing. The initiative has now been evaluated and the results are positive.

“The crews now smoke less, drink less alcohol, eat better and exercise more. They have simply adopted a healthier lifestyle,” says Marina Paulaharju at the Seamen’s Pension Fund in Helsinki.

The project period is now over. It is still uncertain whether the project will continue.

Network Tinnitus spreads information

Tore Persson is a doctor at the anaesthesia clinic at Karolinska University Hospital in Huddinge. He took the initiative in creating Network Tinnitus.

“I want to gather the knowledge and experience available in various areas and see if there is any way we can help each other out,” he said at the first meeting, held just before Christmas.

Researchers estimate that more than every tenth Swede suffers from tinnitus, a constant ringing and whistling noise in their ears.

“We know that approximately 70 per cent of all cases of tinnitus are genetic. We talk about ‘weak’ or ‘tough’ ears: some people are at much greater risk than others to be affected by hearing impairment,” explained Mats Ulfendahl at the Center for Hearing and Communication Research.

Tinnitus can be caused by many different factors. Sometimes it is triggered by psychological problems. Other times it is a symptom of metabolic disturbances or thyroid problems. It can also appear due to muscle cramps, for example in the jaw. However, many of those affected have developed the complaint after being exposed to loud noises. Although there is still no cure for the problem, there are many ways of relieving the symptoms.



TrimMare-kurs på Pajulahti.

Goda resultat av TrimMare

Den finska hälsosatsningen TrimMare har de tre senaste åren hjälpt sjömän att må bättre. Det har lett till nyttigare mat och mindre alkohol och rökning, visar en utvärdering.

TrimMare startade för att komma till rätta med ohälsan bland finska sjömän. Stress, övervikt, dålig kondition och brister i arbetsledningen bidrog till att många ombordanställda mätte dåligt och vid Sjömanspensionskassan i Helsingfors ökade ärendena. Nu har satsningen utvärderats och resultatet är positivt.

– Man röker mindre, dricker mindre alkohol, äter sundare och motionerar mer. Man har helt enkelt skaffat sig hälso-sammare levnadsvanor, säger Marina Paulaharju vid Sjömanspensionskassan i Helsingfors som finansierat projektet.

Tilläggsas bör dock att det bara var 150 av 8000 tillfrågade som svarade på enkäten.

– Jag har förstått att sjömän ogärna svarar på utvärderingar och det finns ingen anledning att tro att de som inte svarat är missnöjda, säger Marina Paulaharju.

Nyckelpersonerna i projektet har varit de så kallade trimmarna, ombordanställ-

da som med kurser och seminarier fått lära sig om goda levnadsvanor och hur man stöttar kollegor som behöver hjälp. Mässkockar har erbjudits kurser i lättare matlagning och material med olika teman, t ex diabetes och hjärt- och kärlsjukdomar, har skickats till fartygen.

– När vi började var det många som klagade på att maten i mässarna var för salt och flottig och att det serverades för lite grönsaker. I utvärderingen uppgav ungefär hälften att maten blivit bättre. Men många säger att det fortfarande är lättare att äta nyttigt hemma så det återstår en del att göra, säger Marina Paulaharju.

Viking Line mest aktivt

Aktiviteten bland det tiotalet rederier som deltagit har varierat. Handelsfartygen har av praktiska skäl haft mindre tid och möjlighet att ägna sig åt detta än anställda inom färjetrafiken. Viking Line har utmärkt sig som det mest aktiva rederiet och där drivs projektet numera under benämningen Team Viking. Rederiledningen sätter av en liten men årlig summa, och för pengarna har personalen bland annat rustat gym och solarier, gjort utflykter och fortbildat kockar och kall-

skänkor. Rederiets Ove Karlsson vid Mariehamnskontoret är mycket nöjd.

– När olika projekt genomförs får vi ofta kritik för att de inte vänder sig till all personal, utan bara till vissa grupper. Men TrimMare satsar verkligen på ett ökat befinnande och välmående för alla och det var det som väckte mitt intresse. Vi kommer absolut att fortsätta med detta, säger han.

Fler och fler kommer med

Intendent Antero Salonen vid M/S "Isabella" har engagerat sig sedan starten. Han berättar att det inledningsvis mest var de redan aktiva som nappade på idén, men att fler och fler kommer med.

– Många äldre vill vara med, och det tycker vi är roligt. Sedan har vi infört något vi kallar "damernas gym" en dag i veckan och det är också uppskattat. De mest konkreta resultaten av de här tre åren är att maten blivit nyttigare, det finns alltid ett salladsbord i mässen, säger han.

Projekttiden för TrimMare har gått ut. Om det blir någon fortsättning är ännu osäkert.

Linda Sundgren

Fotnot: Vi skrev om TrimMare i nr 2/06.

Fler kvävningsoolyckor

Den 16 november i fjol omkom en lättmatros och flera andra skadades, däribland ambulanspersonal, sedan dörren till ett lastrum med träppet som stått slutet en längre tid öppnats.

Den 19 december omkom en matros då han gick in i ett oventilerat förråd i anslutning till lastrummet innehållande trälåst. Den 27 december förgiftades en matros och en annan besättningsman då en tanklucka öppnades och svavelväte pös ut. Båda överlevde.

HKF till Sjöfartsverket

Från 1 januari upphörde Handelsflottans kultur- och fritidsråd, HKF, att existera som egen myndighet. HKF är numera en del av Sjöfartsverket. Verksamheten ska dock fortsätta som tidigare.

Nya arbetsmiljöföreskrifter

1 juli träder fyra nya AFS:ar i kraft som berör sjöfarten:

- Användning av arbetsutrustning, AFS 2006:4
- Användning av truckar, AFS 2006:5
- Användning av lyftanordningar och lyftredskap AFS 2006:6
- Tillfälliga personlyft med kranar eller truckar AFS 2006:7



SAN NYTT

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetstygareförbund, 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
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN NYTT framställs med bidrag från
Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2007



TOVE SVENSSON

Nätverk Tinnitus sprider kunskap

Vad har Björn Skifs, Roxette och ett stort antal sjömän gemensamt? Svar: tinnitus. Inom det nybildade Nätverk Tinnitus utbyts erfarenheter mellan olika branscher.

Tore Persson är läkare och arbetar vid anestesikliniken vid Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge. Under sin tidigare karriär som musiker drabbades han av tinnitus och han är den som tagit initiativet till nätverket.

– Jag vill samla den kunskap och erfarenhet som finns inom olika branscher och se om vi på något sätt kan hjälpa varandra, sa han vid det första mötet som hölls strax före jul.

Var tionde svensk har tinnitus

Runt bordet satt, förutom forskare och läkare, representanter från Teaterförbundet, Officersförbundet, två musikerförbund, Sjöbefälsförbundet och Sjöfartsverket. Alla representerade de särskilt bullerutsatta yrkesgrupper. Forskar-

Forskare söker tinnitusdrabbade

Ett större forskningsprojekt om tinnitus pågår vid Danderyds sjukhus i Stockholm. Du som har tinnitus eller andra hörselproblem och är intresserad av att delta kan vända dig till Ann-Cathrine Lindblad på e-post anncat.lindblad@ki.se eller telefon 08-544 966 36.

na bedömer att mer än var tionde svensk går omkring med ett ständigt ringande eller tjutande i öronen. Det går inte att stänga av, medicinera bort eller undkomma på annat sätt och de flesta drabbade måste helt enkelt lära sig att leva med ljudet.

– Vi vet att ungefär 70 procent av all tinnitus beror på genetiska faktorer. Man brukar prata om glasöron och stenöron där vissa på grund av arvsanlag löper betydligt större risk än andra att drabbas av hörselskador, sa Mats Ulfendahl från Centrum för hörsel- och kommunikationsforskning vid Karolinska Institutet i Solna.

Många olika orsaker

Tinnitus kan orsakas av en rad olika faktorer. Det kan vara förknippat med psykologiska besvär som nervositet, stress och depression. Ibland är det ett symptom vid ämnesomsättningsjukdomar eller sköldkörtelrubbningar och det kan också uppstå vid muskelspänningar i exempelvis käken. Många drabbade har dock fått åkomsten efter att ha utsatts för kraftiga ljud.

Även om det idag inte finns något botemedel erbjuds flera metoder för att lindra symtomen: avslappning och avspänning, kognitiv beteendeterapi, bettfysiologi och TRT-metoden (rådgivning och ljudstimulering). Vilken metod som är aktuell hänger delvis samman med vad som orsakat besvären.

Linda Sundgren