



ETT FRISKT ARBETSLIV

En olycka är en för mycket

Så resonerar man inom tankrederiet Broström som sedan ett par år har nolltolerans mot arbetsolyckor.

– Drömmen vore att alla våra anställda läste kvalitetssäkringsmanualen som kvällslektyr, säger rederiets personalchef, Kenneth Thorén.

I en hårt kontrollerad och påpassad bransch som tanksjöfarten är säkerheten ständigt i fokus.

Täta inspektioner och höga säkerhetskrav från lastägare pressar rederierna till olika förbättringar, som att minska arbetsolyckorna.

– Vi har aldrig haft särskilt många arbetsolyckor så det handlar inte om några dramatiska förändringar, men man kan alltid bli bättre, säger Kenneth Thorén.

Av Broströms cirka 400 ombordanställda drabbas färre än tio personer om året av en arbetsolycka. Nolltoleransen infördes för två år sedan och även om olyckorna inte minskat sedan dess tycks medvetenheten bland personalen ökat.

– Vi får in mycket fler rapporter om sådant som skulle kunna leda till olyckor och det är väldigt betydelsefullt, säger Kenneth Thorén.

I kampen mot olyckorna är rederiets kvalitetssystem i fokus. Vid befälhavarkonferenser och andra möten med ombordanställda pratas det nästan alltid om kvalitetssäkringsmanualen där det beskrivs hur arbetsuppgifter utförs på ett säkert sätt. Men att minska olyckorna låter sig inte göras utan ansträngning och ett av de största hindren är personalens attityder, enligt Kenneth Thorén.

– Det finns en generation som är fostrad i andan ”en hand för redaren och en för dig själv”. Men vi premierar inte att saker görs snabbt om det betyder att man utsätter sig själv för fara.

Att det slarvas en del med säkerhetsrutinerna ombord får rederiet tydliga indikationer på.

– Vi har haft ett par fall där yngre, nyanställda befäl bett om att få byta båt för att



Foto: Bruno Jessen, 3 Præmie Nordisk Fotokonkurrence 1989

de inte tycker att besättningen följer säkerhetsföreskrifterna, säger Kenneth Thorén.

För att öka säkerhetsmedvetenheten på fartygen har en tjänst inrättats på rederikontoret för ett aktivt befäl. Under ett halvår får någon, vanligtvis en överstyrman, arbeta på kontoret och lära sig kvalitetssäkringsarbetet från grunden.

– När han eller hon sedan återgår i tjänst ombord har vi fått en fin ambassadör för vårt kvalitets- och säkerhetsarbete. Vi får också veta mer om vad som händer på båtarna och förstäelsen för vad vi gör på kontoret ökar, säger Kenneth Thorén.

– Just nu har vi dessutom en överstyrman som efter avslutad tjänstgöring på kontoret åker runt till samtliga våra fartyg och pratar kvalitet och säkerhet med besättningarna och det är mycket uppskattat. Hade det varit jag som kom hade det nog upplevts mer som pekpinnar.

De ombordanställda har en nyckelroll i kvalitetsarbetet och behövs för att föra arbetet framåt; det är sjöfarna som i sin vardag ser hur reglerna fungerar i praktiken.

– Ett kvalitetssystem är i allra högsta grad en levande produkt och den är i ständig förändring. Vi som skriver den är kontorsfolk, även om flera av oss jobbat till sjöss en gång i tiden, och därför är besättningarnas erfarenheter väldigt viktiga, säger Kenneth Thorén.

Oljebolagen är en stark drivkraft i säkerhetsarbetet inom Broström. Även om lastägarna tar mycket av besättningarnas tid i hamn i anspråk, uppskattar Kenneth Thorén den stränga kontrollen.

– I början suckades det djupt över alla inspektioner. Men jag tror att krav från lastägarna är bästa sättet att höja standarden inom handelsflottan, och då menar jag inte bara tankbåtar.

Någon gräns för hur mycket säkerhets- och kvalitetsarbetet får kosta finns egentligen inte, enligt Kenneth Thorén. I alla fall inte så länge kraven kommer från lastägarna.

– Det handlar om vår existens. Lever vi inte upp till oljebolagens önskemål har vi inget på marknaden att göra.

Linda Sundgren

Rederier slarvar med bullermätningar

Den som utsätts för buller riskerar att drabbas av såväl sömnbesvär som hjärt- och kärlsjukdomar och tinnitus. Men det slarvas med bullermätningarna ombord.

Bullernivån på fartyg borde vara relativt väl dokumenterad, eftersom det ända sedan sjuttioalets början funnits krav om bullermätningar på alla nybyggen och inflaggningar. Men så är inte fallet.

– Rederierna har skött mätningarna ganska dåligt och det är långt ifrån alla som skickar in rapporter till oss. Och vi har inte direkt drivit någon kampanj för att trycka på dem heller, säger Leif Remahl på Sjöfartsverket.

Han hoppas att de nya arbetsmiljöföreskrifterna som sjösätts vid årsskiftet ska förbättra situationen.

– Några garantier för att det faktiskt blir så kan jag inte ge. Men under senare år har vi i alla fall blivit bättre på att kräva mätningar i nybyggnationer.

Buller kan ge allvarliga skador, som tinnitus, hörselnedsättning, sömnproblem och hjärt- och kärlsjukdomar. Vid vilken nivå ett ljud blir skadligt beror bland annat på hur högt det är, exponeringstid och konditionen hos den som utsätts. Bir-

gitta Berglund är professor i perception och psykofysik vid Stockholms universitet och verksam vid Karolinska Institutet. Hon deltog under nittioalet i Världshälsoorganisationens arbete med att ta fram riktlinjer för samhällsbuller. Enligt henne ökar risken för hjärt- och kärlsjukdomar om vi dagligen utsätts för en ljudnivå på 65 decibel medans sömnbesvär uppstår redan vid 30 decibel. På arbetsplatser är gränsvärdet för hörselskador 85 decibel.

– Gränsvärdet för hörselskador avser arbetsplatser med en exponeringstid på åtta timmar om dagen under 40 år. Hur kroppen påverkas om den utsätts för vibrationer och buller dygnet runt, som kan vara fallet på fartyg, vet vi mindre om, säger hon.

Linda Sundgren

Nya EU-direktiv

Rådande gränsvärden har ifrågasatts under senare år och för en tid sedan kom nya bullerdirektiv från EU. Enligt dem måste arbetsgivare tillhandahålla hörselskydd redan vid 80 decibel. Direktivet träder i kraft i februari 2006.

ORDFÖRANDE HAR ORDET

Sjöfart – på vems villkor?

Den 27 oktober hölls SAN:s årliga konferens på Arken Konferenscenter i Göteborg. På samma sätt som många pannor rynkades vid de olika beskrivningar av vad ISPS-kodens införande har inneburit i framför allt nordamerikanska hamnar, så skrattades det gott vid de mycket livfulla beskrivningarna av dagens kosthåll som föreläsarna under eftermiddagspasset gav. Hjärtligt tack till alla föreläsare som bidrog med sin tid, kunskaper och stora engagemang.

Jag vill försäkra samtliga läsare av SAN NYTT att vi inom olika forum kommer att fortsätta arbeta för att sjöfarare skall behandlas med värdighet och respekt. Det finns ingen ursäkt för någon nationell administration att behandla sjömän som andra klassens medborgare. Sjöfarten har gått i bräschen för att tillgodose omvärldens krav på operativ hamnsäkerhet via ISPS-koden. Nu är det dags för omvärlden att ge ett erkännande för detta tidvis betungande merarbete som dagligen utförs av sjöfarare världen över för att skapa en tryggare och förhoppningsvis fredligare värld.



Pieter Sprangers/Ordförande SAN

Rätt skydd räddar din hörsel

Medan hörselproblemen i maskin minskar är det ett växande problem bland däckfolk, främst bland dem som arbetar på ro-ro-däcken vid lastning och lossning. Det beror troligen på att det inom däckavdelningen inte är lika naturligt att bära hörselskydd som i maskin.

Att välja hörselskydd kan vara svårt eftersom utbudet är stort. Därför är det viktigt att vara klar över vid vilka arbetsuppgifter skydden ska användas och hur bullersituationen ser ut på dessa platser. På ett ro-ro-däck, exempelvis, måste man både kunna höra och kommunicera med varandra vilket ställer särskilda krav på skyddsutrustningen.

Ett av alla de hörselskydd som finns på marknaden är EARfoon. Det är ett formgjutet hörselskydd som provats i Stena Line med mycket gott resultat. Tre andra bra märken är Bilson, Peltor och Scandcom,



Foto: Nordiska fototävlingen för sjöfolk, Per-Olov Sandman

men det finns många fler. Begär att få testa skydden innan ni bestämmer er och prova gärna flera olika. Glöm inte att hörselskydd

är personliga och skall tillhandahållas av redaren, allt enligt gällande lagstiftning.

Göran Hansson

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.

Fastnade i kink och drogs överbord

Två allvarliga olyckor med fiskare som drags över bord efter att de fastnat i sina redskap har nyligen rapporterats. Det första fallet var en ensamfiskare som nyss övertagit båten. Efter att han rapporterat saknad återfanns båten men ingen ombord.

När redskapen lokaliserades fann man fiskaren insnodd i linan. För att underlätta hanteringen hade fiskaren tagit bort ett skydd som skulle förhindra att man fastnade i redskapen.

Vid den andra olyckan fanns två man i båten. Den ene drogs med vid sättandet av redskap. Den andre försökte hjälpa honom upp, men misslyckades. När båten kom i position drev den nödställda in under skrovet, utom räckhåll för kollegan. Närliggande båtar kallades till undsättning och då kom olyckan även till Sjöräddningens vetskap. De skickade en enhet som slutligen fick upp den intrasslade mannen ur vattnet.

Följande kan noteras:

- Skydd ska aldrig tas bort. De finns där av en anledning.
- Kalla omgående på fullskalig hjälp. Tid är ibland för viktig för att slösas med.

MAIB SD 1/2005 C 22, DK 1/2005



ARPA:s exakthet överskattad

En tidig morgon i vintras kolliderade ett passagerarfartyg och en tanker strax öster om Falsterborev. Båda fartygen hade sett varandra i god tid och namnen var kända

via AIS. Passagerarfartyget hade tankern på sin styrbordssida och var därmed väjningskyldigt. På passagerarfartyget konstaterade styrmannen ett CPA enligt ARPA:n på 0,3m, vilket han nöjde sig med. Han lämnade platsen vid radarn och gick till kartbordet. Vakhavande matros varnade flera gånger att tankfartyget närmade sig utan att bäringen ändrades. Han fick dock inget annat svar än att det ordnar sig. För sent insåg styrmannen allvaret och gjorde ett fruktlöst försök till undanmanöver.

På tankfartyget väntade man in i det sista med åtgärder. Styrmannen där ville inte sakta farten eftersom han var rädd att det skulle gå ett maskinalarm då axelgeneratorn var inkopplad. Dessutom hade man ett fartyg på styrbordssidan, en bit bort men ändå störande nära, enligt styrmannen. Ett anrop via VHF:en gav inget svar. Farten saktades och man girade undan en del. Men det var för sent och fartygen kolliderade. Styrmannen på tankern var på sitt första styrmansjobb och hans bristande erfarenhet anses vara en orsak till det sena och vaga agerandet. Det var också hämmande att axelgeneratorn var inkopplad. Vad avser färjan finner utredningen det märkligt att styrmannen ignorerade informationen från matrosen. En BRM-kurs kan reducera risken för ett sådant agerande. Vad som betecknas som allra viktigast är att styrmannen trodde att ett CPA på 0.3m skulle räcka. Utredningen visar att en ARPA-radar inte behöver vara noggrannare än 0,7m i motsvarande situation. Att enbart lita till elektroniska instrument är riskfyllt. Det är navigatören som ska avgöra var och hur fartyget ska framföras, inte instrumenten.

Elektroniken är hjälpmedel som ska användas med goda marginaler och kompletteras med mänsklig uppföljning.

Dnr 080202-05-15206 / 080201-05-15207

Dnr 080201-05-15982, 080201-05-16818/

16843/16844/16880, 080201-05-16986

Tidsfel kan orsaka miss i AIS-information

Ett fel i programvaran till vissa AIS:er gör att det uppstår ett tidsfel som kan leda till att en del sändningar störs och att mottagaren får en lägre uppdateringshastighet. Det kan i sin tur leda till att vissa meddelanden försvinner. Felet torde enbart kunna uppstå vid svaga sändningar och meddelandena försvinner inte hela tiden från ett och samma fartyg, men kan från avlägsna fartyg alltså försvinna tidvis. Felet berör vissa AIS:er av fabrikat SAAB R3 och R4. I samband med en skottsekund vid årskiftet kommer felet att automatiskt för-



svinna. Innehavare av utrustningen kan kontakta återförsäljare eller servicestation för närmare information.

USCG Safety alert 5-05

Tryckluft i livbåt

I förra utskicket av Sjöfartsinspektionen informerar beskrevs en olycka med en tryckluftsfaska som exploderat i en livbåt. Flaskorna finns i bland annat täckta livbåtar på tankfartyg.

Meningen är att det vid brand eller i gasmoln ska finnas andningsluft i livbåten så att man kan ta sig bort från platsen. Flaskorna är ibland stuvade så att det är svårt att visuellt kontrollera dem. Det kan därför vara frestande att fylla dem utan att syna flaskan, i synnerhet om de går att fylla via en manifold. Sjöfartsinspektionen upplyser därför om följande:

Tryckflaskor ska besiktigas var 5:e år. De ska vara märkta med maximalt tryck. Om flaskan är undanstuvad är det lämpligt att fästa märkning också på annat ställe så att det syns tydligt vid påfyllning utan att flaskan behöver plockas fram.

Observera att maxtrycket kan variera. En del flaskor har lägre gräns än vad som annars är vanligt.

Mars 200533



SAN-konferens i Göteborg

Vid årets SAN-konferens i Göteborg passade vi på att prata lite extra med några av åhörarna och bad dem svara på följande två frågor:

1. Vilket arbetsmiljöområde ombord är viktigast att förbättra?
2. Vad tyckte du om konferensen?

Anna Nordström, Handelsflottans kultur- och fritidsråd

– Friskvård är oerhört viktigt. Pigg personal har bättre kontroll på säkerheten vilket leder till mindre arbetsskador och färre olyckor. Det behövs fler insatser för att förbättra kosthållningen och det är viktigt att se över motionsmöjligheterna.

– Konferensen var jättebra. Flera av föreläsarna var mycket inspirerande och det var en bra mix av ämnen. Men jag saknade paneldebatten som uteblev för att talare drog över tiden.

Björn Jonasson, Wallenius Marine AB

– Arbetet med maskiner. Man måste bli bättre på att följa föreskrifterna om hur maskinarbete ska utföras och då tänker jag framför allt på rostknackning. Att stå för länge med en vibrerande maskin i handen är farligt och ger skador långt innan fingrarna börjar vitna. Egentligen borde det finnas ett befäl närvarande som kontrollerar att reglerna följs, men tyvärr finns det inte tillräckligt med folk ombord för det.

– Konferensen var bra även om det var lite upprepning från förra SAN-konferensen. Felaktig kosthållning är ett problem och det är viktigt att vi i branschen träffas och informerar oss om det.

Per-Olof Olofsson, Rederi AB Transatlantic,

– Buller och vibrationer. Det krävs omfattande åtgärder för att komma till rätta med det, men inom de kostnadsramar vi har idag blir det nog svårt. Sen kan man ju bli bättre på att använda hörselskydd. Det krävs rejäl disciplin för att konsekvent använda den skyddsutrustning som finns.

– Konferensen var bra. Han som pratade om mat och hälsa på slutet var väldigt duktig och gjorde det på ett sådant sätt att man orkade hänga med och ta det till sig.

Ingrid Dahl, Feelgood Hamn & Rederi

– Arbetsteknik. Alla nyanställda borde få en bra introduktion för att lära sig rätt arbetsteknik från början. Jag skulle vilja att vi på företagshälsovården fick träffa dem och gå igenom lite anatomi och fysiologi, men också informera dem om



Anna Nordström



Björn Jonasson



Per-Olof Olofsson



Ingrid Dahl

den lagstiftning som gäller på området och vilket ansvar arbetsgivaren respektive individen själv har.

– Väldigt trevlig. Matnyttig, om man säger så. Intressant att höra de olika verksamhetsgrenarna som bidrar till kosthållningen ombord.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

ISPS-koden utreds

Diskriminering, problem att få gå iland och oavlönat merarbete är några konsekvenser av ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) visar en ny studie från Internationella Transportarbetareförbundet. Norsk Sjöoffisersförbund har genomfört en liknande undersökning. Enligt den ansåg 85 procent att ISPS-koden inverkar negativt på livet ombord, 30 procent uppgav att de vid något tillfälle hindrats från att gå iland och många upplevde att myndigheter ser dem som terrorister istället för samarbetspartners i kampen mot terrorismen.

Fler sjuka men färre olyckor

Färska siffror från Sjöfartsverket visar att arbetsolyckor som leder till frånvaro från jobbet sjönk från 218 till 200 mellan 2003 och 2004. Även antalet arbetsolyckor utan sjukfrånvaro sjönk. Samtidigt gjordes sex fler anmälningar om arbetssjukdom 2004 jämfört med året innan.

Projekt Sjöfartskvinnor

Hälften kvinnor på samtliga sjöfartsutbildningar. Det är målet för projektet Sjöfartskvinnor som sedan i vintras drivs vid Sjöfartshögskolan i Göteborg. Kvinnliga studenter får extra stöd med bland annat informella träffar med kvinnor etablerade inom näringen.



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 2005