



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

1/08

TEMA: LASTSÄKRING

Inspektioner leder till bättre säkrad last	1	English summary	6
IMO säger nej till lastsäkringsintyg	3	Nya riktlinjer ska ge kortare sjukskrivningar.....	7
Haverikommissionen: Lastförskjutning sänkte Finnbirch..	3	"Sjukskrivning av ombordanställda är lite speciellt".....	7
Redaktionen har ordet	4	Anette Wug: "Jag vill höja statusen	
Utblick	4	på arbetsmiljöarbetet"	8
Sjöfartsinspektionen informerar	5	I korthet.....	8



Lastsäkringskoll i Nynäs.

Inspektioner leder till bättre säkrad last

För få spännband. Fel surringsteknik. För stor friyta mellan last och framstam. Knappt någon granskad långtradare som rullar av den polska ro-paxfärjan passerar utan anmärkning.

– Bedrövligt, muttrar polisinspektör Börje Laurin när han kliver runt bland de illa surrade plåtarna inne i långtradaren.

Han drar i de slacka spännbanden och går sedan fram och konstaterar att det i alla fall är 60 till 70 centimeter mellan

plåt och framstam. Tomrummet framför den över 20 ton tunga lasten är alldeles för stort, och kommer plåten i rörelse kan det få förödande konsekvenser. Björn Laurin klättrar ner från släpet och ut på den gråmulna och blåsiga Nynäshamnsskajen.

Medan den sammanbitne chauffören snabbt stänger igen släpet förklarar de svenska poliserna (som ansvarar för övervakning av lastsäkringen på våra landsvägar) vad som behöver åtgärdas innan han får köra vidare ut på vägarna.

– Vi har inte rätt att utdela böter för dålig lastsäkring inom hamnområdet. Straffet, kan man säga, blir att de måste förbättra surringarna innan de kan komma iväg och det kan ta tid, säger Börje Laurin.

Kolonen med långtradare rör sig sakta över Bahamas-flaggade "Baltivias" ramp. Då och då stannar bilarna för att en förare ska lämna utandningsprov eller för en snabbkontroll av misstänkt last. Inför ankomst skickar rederierna ut listor till myndigheterna med lastinformation. Där



Polisinspektör Börje Laurin går igenom lastlistorna tillsammans med tullinspektör Lars-Erik Carlsson.

anges vad varje trailer innehåller och hur mycket den väger. Utifrån dessa listor görs ett första urval av vilka fordon som ska tas in för en noggrannare kontroll. Enligt de listor Börje Laurin håller i handen finns det 36 trailers med på färjan och han hoppas att de ska hinna med att kontrollera uppemot hälften av dem.

– Vi är framför allt intresserade av dem som kommer med byggmaterial eller stål och plåt som väger över 25 ton. Men ser vi något misstänkt, som last som putar ut kapellet, så tar vi in dem också. Det brukar vara ett par tre stycken sådana med på varje båt.

Storkontroll med fem myndigheter

Dagens lastkontroll är en samverkansinsats där representanter från såväl tull som kustbevakning, sjöfartsverk, arbetsmiljöverk och polisen deltar och kajen är full av varmklädda myndighetspersoner i gula väster. Sådana här gemensamma storkontroller genomförs cirka fem gånger per halvår i hamnarna i Stockholms län; mindre, spontana inspektioner äger rum ett par gånger i månaden.

”Baltivia” går i linjetrafik mellan Sverige och Polen och är i Nynäshamn varannan dag. Och just Polentrafiken har ofta lastproblem. Det berättar Bo Johansson vid Kustbevakningen som är den myndighet som ansvarar för kontroll av lastsäkring ombord på fartyg.

– De använder ofta väldigt dåliga och slitna spännband. Det är också ganska vanligt att man använder fel lastbärare, alltså en trailer som inte är avsedd för just den lasten, säger han.

– En period punktmarkerade vi Polen-trafiken, och det gav resultat. När vi började hade vi anmärkningar på ungefär 75 procent av fordonen och efter ett par månader var den siffran nere i 25 procent. Men det är fortfarande långt ifrån bra och det är inte bara gods från Polen som är dåligt surrat.

Bo Johansson berättar att Sverige tillsammans med Finland, Tyskland och baltstaterna deltagit i ett EU-projekt för att öka sjösäkerheten genom bättre surring. Det har pågått under ett par år och avslutades vid årsskiftet.

– Lastkontrollen på andra sidan Östersjön är nästan obefintlig och det finns mycket som behöver bli bättre där. Projektet gav oss kontakter med myndigheter i de andra länderna och nu vet vi vart vi ska vända oss när vi har problem.

”In Polen this is okej”

Kontrollanterna på kajen har delat upp sig i två grupper. Ett gäng är placerat vid rampen och gör alkoholtester och tar en första titt på lasten. Övriga står längre fram på kajen och vinkar in de trailers som ska kontrolleras mer ingående.

En långtradare med blått kapell har just blivit stoppad. Längst bak syns travar med tätt packade, rektangulära kartonger som, enligt lastlistorna, innehåller glas. Men det som väckt polisens intresse för just det här fordonet är de tolv ton armeringsmattor som också ska finnas med.

Chauffören lyfter på kapellet längst fram i släpet och där blottas meterhög travar med armeringsmattor. Polisernas blickar faller genast på den fria spalt som

finns mellan gods och framstam. En av dem plockar fram ett måttband och mäter utrymmet.

– 60 centimeter, konstaterar han och stoppar måttbandet i fickan. Det är alldeles för mycket.

De tittar närmare på spännbanden. De är visserligen ordentligt åtdragna, men för få, och den polske chauffören, Maciej Minta, åläggs att sätta dit fyra till.

– In Polen this is okej, säger han på knackig engelska och syftar på surringen.

Men hans argument biter inte på kontrollanterna och även om han har problem med språket lyckas han uppfatta vad som behöver åtgärdas.

– It is no problem. This is important, säger han och sätter igång med att bättra på surringen.

Mikael Roos från Arbetsmiljöverket dyker upp mellan fordonen. Han stoppar ner handen i sin svarta portfölj för att lämna tillbaka certifikat till en förare. Mikael Roos har arbetat med lastsäkring i många år och enligt hans bedömning är okunskap den främsta orsaken till undermålig surring.

– Ett vanligt fel är att man tror att spännbanden håller för mycket mer än de i själva verket gör. Många lever också i tron att lasten ska ligga still av sig själv därför att den är så tung, säger han.

Chauffören bär ansvaret

Oavsett vem som surrat är det chauffören som bär ansvaret för säkringen av godset i bilen. Och Mikael Roos berättar att han fört många diskussioner med förare om lastsäkring genom åren.

– En del är verkligen intresserade och vill lära sig medan andra inte bryr sig alls. Ett problem är språket. Vissa kan så dålig engelska att de knappt förstår vad vi säger, men vi brukar ha tolk med oss, säger han.

Patrik Granstam och Caroline Petrini, som båda arbetar med lastsäkringsfrågor vid Sjöfartsverket, finns också på plats i Nynäshamn.

– Det här är första gången jag är med ut på en kontroll och det ser faktiskt bättre ut än jag förväntat mig, säger Patrik Granstam. Visst finns det en del att anmärka på, men jag trodde att det skulle vara ännu värre.

Caroline Petrini har ett anteckningsblock i handen och tillsammans räknar de efter hur många surringsfästen som saknades på de kontrollerade fordonen.

– Bara 60 procent hade tillräckligt antal surringsöglor. Det är självklart inte bra, men det är inget oväntat resultat, säger Patrik Granstam.

Text och foto: Linda Sundgren

"Vi vill att lastsäkringen ska uppnå minst den standard som CSS-koden föreskriver."

IMO säger nej till lastsäkringsintyg

– Vi vill införa ett lastsäkringsintyg, men får inte stöd för det i IMO. Det säger Patrik Granstam vid Sjöfartsverket som arbetar med en samlingsföreskrift om lastsäkring.

Patrik Granstam är skeppsbyggare och arbetar med lastsäkringsfrågor vid myndigheten. Han tycker att ett lastsäkringsintyg borde införas. Ett sådant intyg skulle omfatta transporter på både sjö och land och vara en garant för att godset i lastbäraren är korrekt surrat. Men när den svenska delegationen lyfte förslaget i IMO blev mottagandet svalt.

– Det föll nog på den administrativa börda som skulle följa ett sådant intyg. För ett fartyg med flera tusen containrar skulle det innebära en enorm administration. Men vi kommer att ta upp förslaget igen, säger Patrik Granstam.

Mer lättillgängliga regler

Under tiden är han sysselsatt med en sammanställning av gällande lastsäkringsföreskrifter för Sjöfartsverkets räkning. Genom att skapa en samlingsföreskrift ska reglerna kring lastsäkring av och i lastbärare, inklusive bulklast, bli mer lättillgängliga för användarna.

I den kommer det också att göras en tydlig koppling till CSS-koden (Cargo Stowage Security), som innehåller IMO:s icke bindande rekommendationer för säkring av last.

– Vi vill att lastsäkringen ska uppnå minst den standard som CSS-koden föreskriver. Däremot lägger vi oss inte i hur man når dit, säger Patrik Granstam.



Patrik Granstam

Text och foto: Linda Sundgren

Haverikommissionen: Lastförskjutning sänkte Finnbirch

Dåligt surrad last kan utsätta besättning och passagerare för livsfara. Troligen orsakades Finnbircholyckan med två döda av osäkrat gods.

Den första november 2006 blåser det storm i södra Östersjön. Svenskregistrerade ro-rofartyget "Finnbirch" har lämnat Helsingfors och är på väg mot Århus i Danmark. Men hon når aldrig sin destination. Hon får problem i det hårda vädret och efter att ha legat med slagsida i över fyra timmar sjunker hon i farvattnen mellan Öland och Gotland.

Av den fjorton man starka besättningen omkommer två.

Olyckan är under utredning hos Statens Haverikommission och allt pekar på att haveriet orsakades av rörelser på lastdäck.

– Vi arbetar efter att det skett en massiv lastförskjutning och mycket av rapporten kommer att handla om lasten, säger Ylva Bexell som leder utredningen.

Vinca Gorthon sjönk på samma sätt

Utredningen är ännu inte avslutad och Ylva Bexell vill därför inte gå närmare in på detaljer. Men hon säger att den olycka som inträffade 1988 med "Vinca

"Vi arbetar efter att det skett en massiv lastförskjutning och mycket av rapporten kommer att handla om lasten"



Gorthon" hade ett snarlikt händelseförlopp. Även den gången handlade det om ett svenskflaggat ro-rofartyg. I lasten fanns främst trailers lastade med pappersrullar ståendes på högkant.

När fartyget mötte hårt väder på Nord-sjön slet sig rullarna. "Vinca" fick allt kraftigare slagsida och ett drygt dygn senare började hon sakta att försvinna ner i djupet. Besättningen hade då evakuerats.

Experterna eniga

Karl-Arne Johansson, arbetsmiljöansvarig vid Seko Sjöfolk och SAN-medlem, deltog i ett informationsmöte om utredningen av "Finnbirch" i december i fjol som arrangerades av Haverikommissionen. Han berättar att föreläsarnas bild av det inträffade var samstämmig.

– Experterna var eniga om att dåligt surrad last och hårt väder orsakade olyckan och man tror att utgången blivit en annan om lasten varit bättre säkrad.

"Okunskapen var stor"

De internationella reglerna om lastsäkring tycks inte ha följts.

– Okunskapen om hur last säkras verkar ha varit stor, både ombord och iland. Man visste helt enkelt inte hur lasten skulle surras, säger Karl-Arne Johansson.

Slutrapporten om "Finnbirch" är förse-nad. Det är osäkert när den blir klar.

– Vi blev tvungna att ta ett annat ärende emellan, men jag hoppas att den ska vara klar före sommaren, säger Ylva Bexell.

Linda Sundgren

Nytt år, nya tag

Du håller 2008 års första nummer av SAN Nytt i din hand. Du känner igen den från föregående år, men en ny vinjett – Profilen – har tillkommit. Under den rubriken kommer du att möta branschfolk som ägnar extra mycket tid och kraft åt att förbättra arbetsmiljön till sjöss. Först att profileras är Anette Wugk vid TT-Line som du kan läsa om i det här numret. Hennes ambition är att höja statusen på arbetsmiljöfrågorna, som annars har en tendens att hamna i skymundan när arbetsbördan växer och tempot ökar.

Den tragiska olyckan med ro-rofartyget "Finnbirch" kan du också läsa om i det här numret. Statens Haverikommission utreder just nu olyckan, och har kommit

fram till att dåligt surrad last sannolikt var den springande punkten. Just lastsäkring är ett område vi sätter särskilt fokus på i det här numret, bland annat med ett reportage från en kontroll av nylossade lastbärare i Nynäshamn.

Ett högaktuellt problem som vi då och då återkommer till är de extremt höga trötthetsnivåer som ibland drabbar ombordpersonal. Små besättningar, täta hamnanlöp, ökad administration och andra aktiviteter har lett till att sömnen ibland kommer på undantag, och såväl svensk som utländsk forskning har visat att åtskilliga olyckor är just trötthetsrelaterade. Frågan är aktuell inom IMO, men

vad det arbetet kommer att resultera i är ännu osäkert. Med det här numret av SAN Nytt följer en informationsbroschyr om trötthet ombord. Den bygger på en forskningsrapport från VTI som publicerades i somras. I broschyren får du tips och råd om vad man ombord kan göra för att minska trötthetsproblemen. Vi kommer självklart att fortsätta följa arbetet med fatiguefrågan, både här i Sverige och internationellt.

Trevlig läsning!



Linda Sundgren
redaktör, SAN Nytt

Ja till superkonvention i vår

Arbetet med ratificeringen av ILO:s superkonvention för ombordanställda går vidare. I januari löpte den svenska remisstiden ut och när svaren är sammanställda ska ärendet beredas av näringsdepartementet innan en proposition kan läggas fram för riksdagen.

– Ett beslut under vårriksdagen 2009 är fullt möjligt, säger Leif Remahl vid Sjöfartsverket som är regeringens sakkunnige i ärendet. Sverige vill gärna vara tidigt ute med ratificeringar och jag har svårt att tänka mig att konvention inte skulle antas.

Konventionen röstades igenom med ett rungande ja i Genève 2006. Den träder i kraft när 30 stater som representerar minst 33 procent av världshandels tonnaget antagit den. I skrivande stund är det bara Liberia och Marschall Islands som ratificerat, men fler är på gång.

Striktare hantering av livsmedel

– Ratificeringsarbetet pågår för fullt i alla större flaggstater i Europa. Trycket från Bryssel är hårt. Kommissionen vill ha en snabb ratificering och parlamentet uppmanar medlemsstaterna att skriva under senast 2010.

Enligt Leif Remahl medför konventionen vissa förändringar för svensk sjöfart. Ombord handlar det dels om mer pappersarbete då det nya systemet

"I dag kan vem som helst arbeta som kock i Sverige, men när konventionen träder i kraft måste alla som lagar mat ombord vara kockutbildade"

ska administreras, dels om en striktare hantering av livsmedel.

– I dag kan vem som helst arbeta som kock i Sverige, men när konventionen träder i kraft måste alla som lagar mat ombord vara kockutbildade eller ha en annan utbildning som godkänts av Sjöfartsinspektionen. Det här kan bli ett problem för småtonnaget som ofta saknar utbildade kockar, säger Leif Remahl.

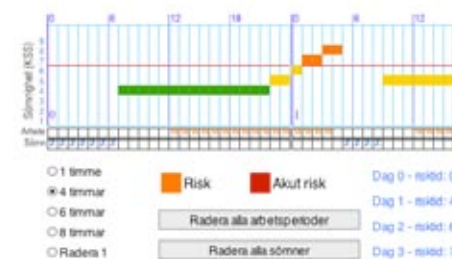
För rederierna kan konventionen leda till en mer rättvis konkurrenssituation.

– Förhoppningsvis kommer konkurrensen att utjämnas eftersom ombordstandarden blir mer likriktad. Och det var faktiskt internationella redareföreningen som initierade konventionen från första början, säger Leif Remahl.

Den största förändringen kommer dock Sjöfartsverket att erfa. Nya detaljföreskrifter ska tas fram och införlivas i regelverket och inspektörer ska utbildas.

Linda Sundgren

Sömn och vakenhetsprediktor (SWP) 2008



Datorprogram förutsäger trötthet

Har ni problem med trötthet ombord, men svårt att få en överblick av hur allvarligt läget egentligen är? Då kan ni få hjälp av datorprogrammet, Sleep and Wake Predictor (SWP). Det bygger på en matematisk beräkningsmodell och kan användas för planering av vaktgång, övning och andra aktiviteter ombord.

Genom att lägga in uppgifter om arbetstid och frivakt för enskilda besättningsmän inför förestående rutt, får man svar på hur trött var och en kommer att bli under resan. Farligt höga trötthetsnivåer kan då förutses och undvikas om det finns möjlighet till förändringar i vaktscemat.

SWP finns tillgängligt på Sjöfartsverkets hemsida på adress: http://www.sjofartsverket.se/upload/Forskningsdb/swp_2008.htm. Programmet har utvecklats av Karolinska Institutet i samarbete med marinen och VTI.

~ SJÖFARTSINSPEKTIONEN INFORMERAR ~

Sjöfartsinspektionen publicerar löpande 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.

Från Insjö

I skrivande stund finns 1 983 rapporter i sjöfartens gemensamma databas, Insjö.

En av de senaste rapporterna berättar om en övning med en bår. Båren var alldeles för dålig (den var svag, det gick inte att lyfta folk vertikalt och det gick inte att bära båren från ändarna), och man beslutade att byta ut den mot en bättre. Händelsen visar att det finns all anledning att testa utrustning och teknik operativt så att man kan använda sakerna till det de är avsedda för.

Insjö id. 1980

Olycksstatistik för 2006 färdig – fortsatt minskning av olyckor

Statistiken från 2006 visar att olyckorna på svenska handels- och fiskefartyg fortsätter att minska i antal. Denna minskning har skett trots en viss ökning av antalet registrerade fartyg. Någon fastställd förklaring finns inte, men man kan gissa att elektroniska hjälpmedel, som exempelvis AIS, påverkar i viss utsträckning.

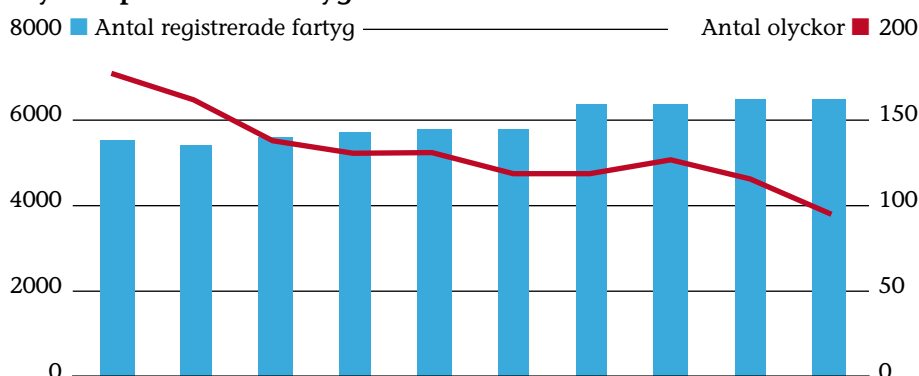
Det kan inte heller uteslutas att ett ökat säkerhetsmedvetande ombord och i rederierna, till exempel form av ökad intern tillbudsrapportering, haft viss påverkan.

Dessutom bör det nämnas att det är Utredningsenhetens bestämda uppfattning att slarv med aktiv utkiksman på bryggan och fusk med vilotidsreglerna är två mycket viktiga faktorer vid olyckor. Antalet kollisioner och grundstötningar skulle minska med åtminstone upp till hälften om dessa regler följdes fullt ut.

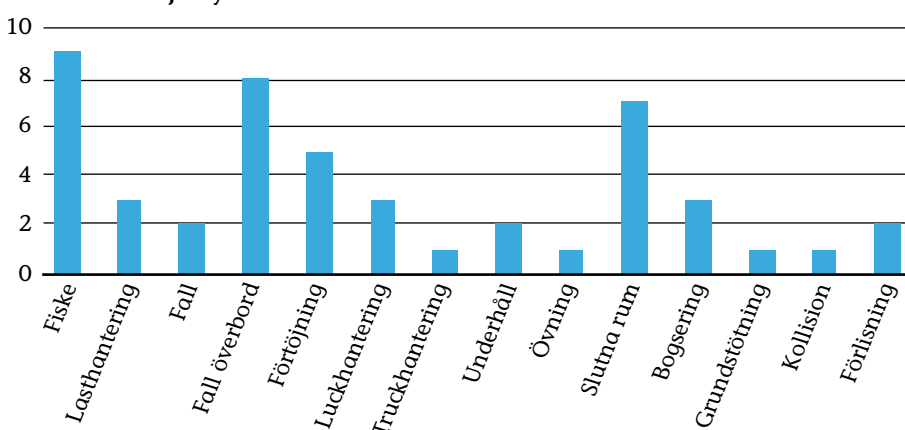
Maskinhaverier ökar över tid

Överlag tycks det som att alla kategorier av olyckor har minskat, även om det kan tyckas tveksamt om maskinhaveriernas nedgång är beständig. Ser man i stället över hela tioårsperioden verkar det som om denna kategori i stället är något ökande. Förhoppningsvis kan 2007 års

Olyckor på svenska fartyg 1997–2006



Omkomna i sjöolyckor 1997–2007



siffror, när dessa är färdiga, bekräfta 2006 års trendbrott och den nedåtgående tendensen.

Fiskare lever farligt

Vad gäller de dödsfall som inträffat till sjöss på grund av olycka de senaste elva åren är det framför allt tre kategorier som utmärker sig. Dessa är fiske (ej fritidsfiske), fall överbord och inträde i slutna utrymmen.

Slutna utrymmen fortsatt dödsfara

Just risken med slutna utrymmen har uppmärksammats tidigare och kan gott nämnas igen. Siffrorna visar att det varit en påfallande men svårförklarad koncentration de senaste åren. De allra flesta har skett sedan 2005. Det är framför allt till synes ofarliga laster som träpellets, timmer och träflis som utgjort dödsfällorna. I ett fall handlade det om ruttande fiskrester. Då lastrummet skulle rengöras dog två personer och en blev svårt skadad.

Övriga personsador

Sjömän löper nästan dubbelt så stor risk att skadas i arbetet som förvärvsarbetande i allmänhet. Skillnaden har dessutom ökat de senaste åren då förvärvsarbetande i all-

mänhet har haft en minskande skadefrekvens medan skadorna till sjöss varit relativt oförändrade. Detta kan möjligen förklaras med att man har ändrat på begrepp och förutsättningar avseende skador och sjukskrivningar de senaste åren, vilket i så fall kan ha haft större genomslag för dem som arbetar i land. Inte desto mindre leder dessa siffror till eftertanke.

Äldre skadas oftare än yngre

Vad som kanske kan tyckas lite märkligt är att skadefrekvensen ökar med stigande ålder på personalen. De som har minst andel arbetsolyckor är de yngsta medan andelen stiger med åldern för att slutligen öka radikalt för åldersgruppen 60–64 år.

Man tycker att ålder och erfarenhet borde fungera skadeförebyggande, men det kanske finns naturliga förklaringar om man betänker den ökande känsligheten för skador som kan komma med stigande ålder. Dessa skador är dyra för såväl individ som företag och samhälle och det finns all anledning att arbeta olycksförebyggande.

Sjöfartsinspektionen kommer att fortsätta med satsningen på tillsyn av arbetsmiljön ombord.

Iu. SjöV medd. 1/2007

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



Swedish Accident Investigation Board: Shifting of cargo sank Finnbirch

Poorly lashed cargo can expose crew and passengers to mortal danger. The Finnbirch disaster, which resulted in two deaths, was probably caused by unsecured goods.

On 1 November 2006 there was a storm in the southern Baltic. The Swedish registered ro-ro ship "Finnbirch" left Helsinki, bound for Århus in Denmark. She never reached her destination. Of the fourteen-man crew, two died. An accident inquiry is underway at the Swedish Accident Investigation Board, and all the evidence indicates that the outcome was caused by movements on the cargo deck.

– We are working on the line that there was a massive shift of cargo and much of the records will be concerned with the load, says Ylva Bexell, head of the investigation.

Karl-Arne Johansson is in charge of work environment at Seko Seafarers and a member of the Swedish Marine Work Environment Board, SAN. He participated in an information meeting about the investigation of the "Finnbirch" arranged by the Swedish Accident Investigation Board.

– The experts were agreed that badly lashed cargo and hard weather caused the accident, and that the outcome would have been different had the cargo been better secured.

It appears that the international rules on securing loads were not followed.

– There seems to have been great ignorance, onboard and ashore, about how cargo should be secured. Quite simply, they did not know how the load should have been lashed, says Karl-Arne Johansson.

The final report on the "Finnbirch" has been delayed. Its completion date is uncertain.

IMO says no to cargo securing certificates

– We want to introduce a cargo-securing certificate but have not got any support for the idea from IMO, says Patrik Granstam from the Swedish Maritime Administration, who is currently working with a compendium of instructions for lashing cargo.

Patrik Granstam is a shipbuilder and works with cargo securing issues at the Administration. He believes that a cargo-securing certificate should be introduced. The certificate would include transportation on sea and land and would ensure that goods on carriers are correctly secured. But when the Swedish delegation put forward the proposal at an IMO meeting, the reception was cool.

– It probably failed due to the administrative burden that it would involve. For a ship with several thousand containers, it would involve an enormous amount of administration. But we are going to take up the proposal again, says Patrik Granstam.

Meanwhile he is occupied with summarising the current cargo securing regulations for the Swedish Maritime Administration. By creating a compilation, the rules for cargo securing of and in load carriers, including bulk loads, will be more accessible to users. In this compendium that there will also be a clear reference to the CSS code (Cargo Stowage Security), which contains IMO non-binding recommendations for securing cargo.

– We want cargo securing to come up to at least the standard in the CSS code. But we do not wish to interfere in how that is achieved, says Patrik Granstam.

A computer program predicts tiredness

Do you have problems with tiredness onboard, but find it difficult to get an overview of how serious the situation really is? A computer program, Sleep and Wake Predictor (SWP), may be able to help you. It is based on a mathematical calculation model and can be used for planning watches, exercises and other activities onboard. By entering information about working hours and off-duty watches for individual crew members before a coming voyage, predictions of how tired each person will be during the trip are made. Dangerously high levels of tiredness can be foreseen and avoided if it is possible to make changes in the watch schedule. SWP is available on the Swedish Maritime Administration website at <http://www.sjofartsverket.se/>

[upload/Forskningsdb/swp_2008.htm](http://www.sjofartsverket.se/Upload/Forskningsdb/swp_2008.htm). The program has been developed at the Karolinska Institute in collaboration with the navy and the Swedish Road and Transport Research Institute (VTI).

New guidelines will produce shorter sickness times

In the spring the National Insurance Office will apply new recommendations for the length of time off for sickness. This will lead to a decrease in absence due to sickness and other similar assessments.

– Investigations indicate that the process for time off due to sickness does not operate optimally at present. There are too large variations in how long people are reported as sick in different parts of the country and between different doctors. We hope that the guidelines will lead to more uniformity in assessments and shorter sickness times, says Anna Ericsson at the National Board of Health and Welfare.

The list includes the most common ailments in the register of the National Insurance Office. Lumbago, influenza and colds are some of them.

– Doctors will continue to make individual assessments on the basis of each patient. But the new guidelines will give an indication of approximately how long the time off for each sickness should be, says Anna Ericsson.

Sickness for seamen special case

Monica Widell, doctor at the company healthcare Feelgood in Göteborg, is uncertain what the new recommendations for sickness times will mean for seafaring personnel. Feelgood has several shipowners among its customers, and Monica Widell points out that sickness time for seafaring employees is a little special.

– We must take into consideration the work situation onboard and the fact that people must have the energy to work 12 or 13-hour days for long consecutive periods. Those at work must also fulfil the safety requirements for their position.

What effect the recommendations have in practice will depend to a large extent on how the National Insurance Office chooses to interpret them, Monica Widell believes.

– I think there may be a problem with painful conditions that are difficult to assess, such as chronic back pain. In this area the recommendations are rather vaguely formulated.

Nya riktlinjer ska ge kortare sjukskrivningar

I vår börjar Försäkringskassan tillämpa nya rekommendationer för längden på sjukskrivningar. Det ska leda till minskad sjukfrånvaro och mer likartade bedömningar.

Som ett led i regeringens strävan att minska sjukfrånvaron har Socialstyrelsen tagit fram ett så kallat beslutsstöd som ska beaktas när längden på en sjukskrivningsperiod avgörs. Listan omfattar närmare 90 olika åkommor, med symptom och diagnos samt rekommenderad sjukskrivningslängd.

– Undersökningar visar att sjukskrivningsprocessen inte fungerar optimalt. Det är för stora variationer i hur länge man sjukskriver i olika delar av landet och mellan olika läkare. Det finns indikationer på att man ibland sjukskriver längre än nödvändigt. Vi hoppas att beslutsstödet ska leda till mer likartade bedömningar och kortare sjukskrivningar, säger Anna Ericsson vid Socialstyrelsen.

Med på listan är de vanligaste åkommorna i Försäkringskassans register. Ryggskott, influensa och förkylning är några av dem.

Beslutsstödet ska ge en fingervisning

– Läkarna ska fortsätta göra individuella bedömningar och utgå från varje enskild patient. Men beslutsstödet ska ge en fingervisning om hur lång sjukskrivningen ungefärligen bör vara, säger Anna Ericsson.

Utöver rekommendationer har också övergripande principer för sjukskrivningar formulerats. Sjukskrivningar ska vara aktiva med ett tydligt mål att få den drabbade tillbaka i arbete så snart som möjligt.



Många arbetsmoment ombord kan innebära svårigheter för den som inte är helt frisk.

Redan då sjukskrivningen inleds bör en återgång till arbetet planeras. Återbesök hos läkare inte i första hand ska uppfattas som ett tillfälle att förlänga sjukskrivningen och att en sjukskrivningsperiod med fördel kan avslutas mitt i en arbetsvecka.

Uppmuntrar uppföljning

– Vi vill motverka att man passivt sjukskriver utan att följa upp hur eventuell rehabilitering efterlevs, säger Anna Ericsson.

Både läkare och Försäkringskassa ska använda sig av beslutsstödet. Den läkare som bedömer att en patient behöver längre sjukskrivning än vad Socialstyrelsen rekommenderar, måste ge en utförlig motivering till varför. Annars är risken

Rekommenderad sjukskrivning

Beslutsstödet omfattar rekommendationer för drygt cirka 90 åkommor.

Här ser du ett axplock:

Influensa: 1 vecka

Migrän: 1 vecka

Ryggskott: 1 vecka vid lätt arbete.

2 veckor vid tungt arbete

Gikt: 1 vecka

Fibromyalgi: Heltidssjukskrivning är sällan befogad

Bröstcancer, icke spridd: 3 veckor efter normal operation

Prostatacancer, icke spridd: 6 veckor efter operation

stor att Försäkringskassan gör en annan bedömning än läkaren.

– Många läkare tycker själva att det är bra att få det här stödet till hjälp, poängterar Anna Ericsson.

Kritik från läkarkåren

Men kritik har också framförts mot beslutsstödet, särskilt från läkarkåren. Det finns en oro för att Försäkringskassan ska köra över de medicinska bedömningarna med hänvisning till rekommendationerna. En del anser att de rekommenderade sjukskrivningstiderna i flera fall är för korta.

– Jag kan förstå att det finns en oro, men vi ska följa utvecklingen noga under 2008 och 2009 och göra uppföljningar och utvärderingar. Visar det sig att de rekommenderade tiderna inte stämmer överens med praxis kanske vi behöver korrigera för att få bättre träffsäkerhet, säger Anna Ericsson.

Linda Sundgren

”Sjukskrivning av ombordanställda är lite speciellt”

Monica Widell, läkare vid företagshälsovården Feelgood i Göteborg, är osäker på vad de nya rekommendationerna för sjukskrivningar kommer att innebära för sjöfolk.

Feelgood har flera rederier bland sina kunder, och Monica Widell påpekar att sjukskrivning av ombordanställda är lite speciellt.

– Vi måste ta hänsyn till arbetssituationen ombord och att man faktiskt ska orka med tolv tretton timmars arbetsdag under sammanhängande perioder.



att man inte kan följa Socialstyrelsens rekommendationer.

Smärttillstånd kan ge problem

Vilken effekt rekommendationerna får i praktiken beror till stor del på hur För-

– Den som ska arbeta måste också klara av säkerhetskraven för sin befattning. Det är sådana uppgifter som måste ingå i läkarnas motivering till Försäkringskassan då man bedömer

säkringskassan väljer att tolka dem, tror Monica Widell. En alltför slavisk efterlevnad kan medföra att läkarnas utlåtanden inte tas på tillräckligt stort allvar.

– Jag tror det kan bli problem med svårbedömda smärttillstånd, exempelvis kronisk ryggvärk. Där är rekommendationerna ganska luddigt formulerade.

Men hon tror att beslutsstödet också kan göra nytta.

– Idag varierar sjukskrivningstiderna mycket och det här är kanske ett bra sätt att få mer likartade bedömningar.

Linda Sundgren

Anette Wugk: "Jag vill höja statusen på arbetsmiljöarbetet"

Att höja arbetsmiljöarbetets status. Det ser Anette Wugk, biträdande personalchef vid TT-Line, som en av sina främsta uppgifter.

– Vi måste få personalen att förstå att de har mycket att vinna på att engagera sig i sin arbetsmiljö.

Varierande. Så beskriver Anette Wugk det generella intresset för arbetsmiljöfrågor ombord på rederiets tre svenskflaggade fartyg. Arbetsmiljö är något man ägnar sig åt därför att man måste, inte för att man vill. Men bristen på engagemang handlar inte så mycket om ointresse, utan snarare om tidsbrist, säger hon.

– Besättningarna har så många regelverk och myndighetskrav att följa att de inte hinner med arbetsmiljöarbetet ordentligt. Det vi iland kan göra för att underlätta är att utveckla rutiner och sammanställa dokumentation. När det kommer nya krav, vilket det hela tiden gör, tar vi reda på så mycket som möjligt innan vi informerar dem ombord.

18 år på TT-Line

Anette Wugk började vid TT-Line 1990 och redan då arbetade hon med personal- och arbetsmiljöfrågor. Det sistnämnda tar allt mer av hennes tid, framför allt sedan 2003 då arbetsmiljölagen började gälla till sjöss.

– Arbetsmiljön har blivit bättre och vi får ofta höra av kollegor i branschen att vi kommit långt på det här området. Men visst finns det många bitar som kan bli ännu bättre. Exempelvis behöver vi ägna oss mer åt psykosociala frågor, säger hon.

Långsiktigt mål

– Jag vill höja statusen på arbetsmiljöarbetet och få personalen att förstå vad de själva kan få ut av det. Men det är

"Bättre stämning och sammanhållning, ökad hälsa och färre olyckor är exempel på sådant som kan komma av arbetsmiljöarbete."



Anette Wugk

Ålder: 42

Bakgrund: PA-linjen vid Lunds universitet

Nuvarande tjänst: Biträdande personalchef vid TT-Line i Trelleborg

Arbetsmiljö är viktigt för att: vara en konkurrenskraftig arbetsgivare med målsättning att skapa och bibehålla en säker arbetsplats, både fysiskt och psykosocialt.

ett långsiktigt mål som lär ta tid att nå. Bättre stämning och sammanhållning, ökad hälsa och färre olyckor är exempel på sådant som kan komma av arbetsmiljöarbete.

Just nu håller man som bäst på att hitta arbetsmetoder för att förändra attityder och inställningen till arbetsmiljöarbete.

– Ett sätt kan vara möten med besättningarna där de får berätta hur de tycker att vi ska gå till väga. Workshops och utbildningar är andra förslag. Jag skulle också vilja ha ett nätverk mellan rederier där vi kan utbyta erfarenheter med varandra.

Kosthållning och arbetsglädje

Även kosthållningen ses över efter önskemål från de ombordanställda. Projektgrupper med representanter från såväl manskap som befäl och restaurangavdelningen har tillsatts för att ge förslag på hur maten kan bli hälsosammare. Andra områden som Anette Wugk vill ägna mer tid åt är arbetsglädje, motivation och ledarskap.

– Det är inte alltid lätt att ta upp "mjuka" frågor och många tycker det är för känsligt och personligt. Här har befälen och vi i landorganisationen en stor uppgift att försöka föra in det på dagordningen.

Linda Sundgren

Information om rengöringsmedel

Vissa rengöringsmedel och desinfektionsmedel innehåller kemiska ämnen som kan skada hälsan, och till sjöss används en rad olika produkter. Nu har Arbetsmiljöverket sammanställt fakta och statistik om rengöringsmedel i serien Korta sifferfakta. Det kan läsas på www.av.se/ statistik under rubriken Rengöringsmedel (nr 14/2007)

Miljoner till bullerforskning

AFA försäkringar skänker sammanlagt 27 miljoner kronor för att öka kunskapen om buller och vibrationer i arbetslivet. Pengarna går till ett forskningsprogram som löper över tre år och som genom en rad olika projekt ska belysa problemen.

Ohälsoskulden minskar

Statens så kallade ohälsoskuld minskar. Enligt Försäkringskassan uppgick skulden till 765 miljarder 2006, vilket är en minskning med 28 miljarder sedan 2004.

Skulden motsvarar det totala betalningsåtagandet till personer som har sjuk- och aktivitetsersättning, sjukpenning samt bostadstillägg och avgifter för framtida ålderspension.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
Box 404, 401 26 Göteborg
Tel: 031-62 94 00
E-post: info@san-nytt.se
Hemsida: www.san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, 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 2008