



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

2/08

TEMA: TRIVSEL OMBORD

Nöjd personal i trivsamt miljö lyfter hela verksamheten ... 1	Sjöfartsinspektionen informerar 5
Danskt projekt ska ge handfasta trivselråd..... 2	English summary 6
"Vad får dig att trivas ombord?" 3	Profilen: Cecilia Österman..... 7
Redaktionen har ordet 4	Trälaster ännu farligare än man hittills trott 8
SAN tipsar 4	I korthet..... 8
Utblick 4	

Nöjd personal i trivsamt miljö lyfter hela verksamheten

Att trivas på jobbet är viktigt. Många värderar det högre än storleken på lönen, visar undersökningar. För sjömän som både bor och arbetar ombord är det extra angeläget att må bra på sin arbetsplats.

Glenn Olsson är anställd hos skärhamnsbaserade Tarbit Shipping som opererar sex tankfartyg.

Han menar att besättningarnas välmående påverkar hela verksamheten, "mår de inte bra så gör de heller inte ett bra jobb". Ett sätt för rederiet att bidra till en god stämning ombord är att hålla tät kontakt med besättningen, säger Glenn Olsson.

– Det skapar förtroende. Vi har en öppen dialog och jag tror att de vågar höra av sig till oss om de får problem. Men det är också viktigt att vi ser till att det finns en bra ledning ombord som kan hantera konflikter och få de andra att trivas.

Telefon och internet

– Kontakten mellan land och fartyg under gång sköts via telefon och rederiet pratar då nästan uteslutande med befälen. Därför är ombordbesök särskilt viktiga, säger Glenn Olsson.

– Vi måste visa att vi bryr oss om alla som jobbar för oss. När vi är ombord får vi chans att prata med manskapet också.

Ett annat trivselhjälpande initiativ från rederiets sida är det trådlösa bredband som de lät installera för något år sedan.

– Framför allt de yngre och elever frågar nästa direkt om vi har internet ombord. Kan de bara koppla upp sig så är de ganska nöjda, då tycker de att det är ungefär som hemma, säger Glenn Olsson.

Tarbits fartyg går med nationsblandade besättningar med framför allt svenskar och filippiner. Glenn Olsson berättar att det lett till gruppbildningar där man på frivakterna sällan umgås över nationsgränserna.

– Till skillnad från många andra rederier har vi valt att ha en gemensam mäss för svenskar och filippiner. Det är mycket

som tas upp runt matbordet och därför tror vi att det är viktigt att man sitter och äter tillsammans.

Kommunikation i alla led

I Göteborg ligger det lilla familjeägda tankrederiet BRP där Björn Johansson arbetar. Även han lyfter fram bra kommunikation, både inom besättningen och mellan landkontor och fartyg, som en betydande trivselfaktor.

– Hos oss är det bara sju man på varje båt. De måste trivas och kunna arbeta bra ihop, annars fungerar det inte, säger han.



Kontakten underlättas av att fartygen kommer till Göteborg nästan varje dag. BRP har sitt kontor tio minuters bilväg från hamnen.

– Vi är ofta ombord och pratar med dem. Vi har en bra relation och många kommer också förbi oss på en fika när de är hemma på ledighet, säger Björn Johansson.

Delaktighet ökar trivseln

Något annat som han tror spelar stor roll för hur besättningen känner sig är att de får reda på vad som är på gång inom företaget. Det minskar risken för spekulationer och ryktesspridning.

– Företaget ägs av tre bröder som själva jobbat ombord och jag har själv varit till sjöss. Jag tror att det underlättar kommunikationen mellan oss eftersom vi vet vad som är viktigt när man är ombord, säger Björn Johansson.

Andra som månar om ombordanställdas väl och ve är de fackliga organisationerna. Sjöbefälsförbundets vd, Christer Themnér, tror att tillgång till trådlöst internet blir allt viktigare för sjömän.

– Jag upplever att många sätter stort värde på att kunna ha en någorlunda bra kontakt med familj och vänner där hemma. Det gör

tiden ombord lite drägligare.

Att kunna träna och ha tillgång till filmer och böcker vet han också att många uppskattar, liksom en god boendemiljö.

– Vi är angelägna om en bra boendestandard. Det kan handla om en acceptabel nivå av vibrationer och buller i hytterna eller att få in dagsljus i mässen, säger Christer Themnér.

Idrott, böcker och pratstunder

Vid Sjömansservice (tidigare HKF) har man lång erfarenhet av att hjälpa sjömän att trivas ombord. Deras böcker och filmer är uppskattade liksom de idrottsevenemang som arrangeras. Men enligt enhetschef Mats Uhrfelt är det också många som bara vill sitta ner och prata en stund när ett platsombud från Sjömansservice kommer ombord.

– Särskilt på fartyg med bara ett par tre svenskar märker man att det finns ett stort behov av att få prata med oss. Den sociala kontakten verkar vara väldigt viktig.

Med korta liggtider i hamn och ISPS-koden som försvårar aktiviteter iland har det blivit viktigare för Sjömansservice att kunna hjälpa till med praktiska detaljer för att de ombord ska kunna lämna fartygen.



Foto Karl Zilmer, Nordisk fotokonkurrence

– I de hamnar där vi finns har vi bra kontakt med myndigheterna och har tillstånd att köra besättningarna till och från båtarna. När folk väl kommer av vill de oftast bara göra helt vanliga saker, som att gå på Clas Ohlson, säger Mats Uhrfelt.

Linda Sundgren

Danskt projekt ska ge handfasta trivselråd

Med en kunskapsbank laddad med goda erfarenheter och stöttning av psykolog ska det allmänna välbefinnandet hos danska sjömän öka. Bakom satsningen står Sjöfartens Arbetsmiljöråd.

Traditionellt har arbetsmiljöinsatser på fartyg främst handlat om säkerhetshöjande åtgärder som att förhindra skador och olyckor. Vid Sjöfartens Arbetsmiljöråd – danska motsvarigheten till SAN – vill man nu satsa mer på den psykosociala miljön. Under rubriken Det goda arbetslivet till sjöss har ett projekt startat för att göra fartyg till trivsammare arbetsplatser. Sjömän får genom intervjuer dela med sig av sina erfarenheter från lyckade insatser för att skapa bra stämning ombord. Berättelserna ska sedan sammanställas i en bok eller på en cd för att fungera som kunskapsbank

för den som behöver hjälp med problemlösning.

Sjömön intervjuas

– Vi vill ta till vara den erfarenhet som finns bland sjöfolk om hur man löser problem på ett konstruktivt sätt. Vi är inte ute efter en massa klagomål och historier om hur dåligt allting är utan vi vill ha positiva berättelser om hur man gjort för att vända svåra situationer till något bra, säger Sören Bøge Pedersen som leder projektet.

Inledningsvis skickade arbetsmiljörådet ut en uppmaning till alla sjömän i landet och bad dem att komma in med sina berättelser. Men efter bara två svar ändrades strategin och man började aktivt kontakta sjömän som man visste hade sådana erfarenheter som man ville belysa i projektet. Av de cirka 15 som tillfrågades

ställdes alla upp och intervjuerna genomfördes av en psykolog.

– Till sommaren ska alla intervjuer vara genomförda och sammanställda och då kan projektet dra igång på allvar, säger Sören Bøge Pedersen.

Berättelser och verktyglåda

Bland de områden som kommer att behandlas inom projektet finns kulturella skillnader, kontakten mellan fartyg och rederi, samarbetsproblem samt konflikter och fritid. Förutom sjömannens berättelser ska en "verktyglåda" med professionella och handfasta råd om problemlösning finnas tillgängliga.

Arbetsmiljörådet kommer också att ge kurser kring olika problemområden, arrangera temadagar och på andra sätt stötta de rederier som vill utveckla personalen och trivseln ombord. Sören Bøge Pedersen tror att det är extra viktigt för rederierna att satsa på den psykosociala arbetsmiljön med tanke på den växande bristen på arbetskraft.

– Vill man behålla personalen måste man se till att de mår bra, säger han.

Mer information om projektet finns på: www.seahealth.dk

Linda Sundgren



Foto Janne Knutsen, Nordisk fotokonkurrence

”Vad får dig att trivas ombord?”

Bra folk. Det var det allra vanligaste svaret när SAN Nytt frågade sjömän i Wallenius Lines om vad som får dem att trivas ombord. Men trådlöst internet, bra träningsmöjligheter, fina fartyg och en öppen relation till rederiledningen tyckte man också var viktigt.



Märta Söllvander, 24, tredjestyrman, Otello

Att kunna koppla upp sig på fartygets trådlösa internet och enkelt få tag på dem hemmavid är något som Märta uppskattar mycket.

– Kontakten med familjen och kompisarna underlättas och det känns som att man inte är så långt ifrån varandra då.

Otello är relativt ny och Märta tycker att det definitivt ökar trivselen att jobba på ett fräscht och fint fartyg. Men det allra viktigaste är ändå stämningen ombord, säger hon.

– En bra kollega är öppen för det mesta och har inte så mycket förutbestämda åsikter om hur saker och ting är.

Fartyget seglar med svenskt befäl och filippinskt manskap. Mixen av nationaliteter är ett extra plus i kanten och berikar tillvaron, säger Märta.

– Jag tycker att det är trevligare att jobba med mixad besättning än helsvensk, det blir nog lite gladare ombord och man kanske är mer öppen för att alla är olika. På fritiden spelar vi rätt mycket dataspel och då är alla med.

Men även om hon trivs bra tycker hon att törnarna borde vara kortare.

– Tio veckor är lång tid att vara borta hemifrån.



Per Lundholm, 43, överstyrman, Fidelio

– Visst är det trevligt med ett fint fartyg och bra mat, men det är egentligen sekundärt. Det allra viktigaste är bra kollegor som både är yrkesskickliga och som man kan ha

roligt tillsammans med på fritiden, säger han.

Per berättar att han trivs bra under sina snart 20 år i rederiet där han började som matros på åttiotalet. De relativt långa törnarna har han inte haft något emot eftersom han trivs så bra med både besättning och fartyg. Men sedan i höstas har stämningen förändras till det sämre, tycker han.

– Vi har fått filippinskt manskap, och det är inget fel på dem och de gör ett bra jobb. Men den sociala biten har helt klart blivit lidande. Jag brukar till exempel alltid sitta ner och fika med manskapet på rasterna. Men när jag kommer in i fikarummet nu blir det knäpptyst så jag sitter och dricker mitt kaffe själv. På fritiden håller de sig för sig själva och det har helt klart blivit tråkigare ombord.



Viktor Lundberg, 21, motorman, Elektra

– Folket ombord är det viktigaste. Man ska både kunna jobba bra ihop och ha lite trevligt tillsammans på fritiden. En gång var jag på en

båt där det var dålig stämning. Det var en jäkla omsättning på folk och där kändes två veckor längre än de tio vi jobbar här, säger han.

Bra arbetsmiljö och trådlöst internet är andra faktorer som får Viktor att trivas.

– Det är viktigt att rederiet ser till att man får de reservdelar man behöver. Sen



vill man också att det ska vara rent och snyggt i gemensamhetsutrymmen och att det finns bra gym, böcker och filmer.

– Vi har trådlöst internet och jag brukar ha med egen dator. Men ska jag ut på nätet sätter jag mig ändå nästan alltid i datarummet, för sällskapets skull.



Towe Pettersson, 31, andre fartygsingenjör, Otello

– Att ha trådlöst internet betyder jättemycket. Framför allt underlättar det att kunna använda samma mejladress som hemma men det är också bra att kunna läsa nyheter när man är ombord.

– Jag tycker om att träna och skulle önska att vi hade mer fria ytor att spela pingis eller innebandy på. Nu är motionsrummet fullt av maskiner.

– Det allra viktigaste för att man ska trivas är de andra ombord. Vad som skapar en bra stämning är svårt att säga, men det underlättar om det finns någon som drar igång aktiviteter och att de andra vill hänga på.

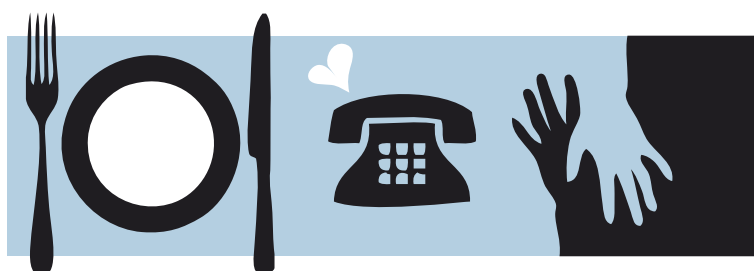


Markus Bülow, 29, förste fartygsingenjör, Traviata

– Att man är ett bra gäng är viktigt, särskilt när man har så långa törnarna som vi har. För mig är det allra viktigaste att

ha en bra relation till den tekniske chefen och att vårt samarbete fungerar. Men man ska också kunna ha trevligt tillsammans på fritiden. Vi har mixad besättning med svenskar och filippiner och det fungerar överlag bra.

– Arbetsmiljön är också viktig och något man måste jobba med hela tiden för att hålla den nivå man vill ha.



Branschen måste ta tag i arbetsmiljöfrågorna

Sverige måste aktivt delta i alla frågor som rör arbetsmiljö så att vi fortfarande kan hävda att nationen ligger långt framme avseende regler, föreskrifter, skyddsutrustning och minst antal olyckor.

Internationellt ligger Sverige skapligt till, men många stater har hängt på utvecklingen och vi hoppas naturligtvis att kunna få draghjälp av fler länder och organisationer. Tyvärr arbetar vissa länder mot införande av nya regler som skulle gynna sjömännen.

Den tekniska gruppen Goal Based Standards (GBS) som arbetar inom IMO MSC, verkar inte alls vilja ha med arbetsmiljö att göra. I två års tid har vi framfört krav på att fartyg, från första plåten, skall tillverkas med tanke på de som skall arbeta ombord. "Javisst, det är viktigt, men hör inte riktigt hemma här så vi flyttar frågan till en annan arbetsgrupp."

Frågan om sjömännens väl och ve har flutit runt som en punkt på olika dagordningar utan att få den status den förtjänar. Till årets IMO MSC möte har i alla fall en arbetsgrupp med namnet Human Element bildats, detta är mycket positivt.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus som finansierar väntar med spänning på första

resultatet av forskningsprojekt inom ergonomi och arbetsmiljö där maskinrum och kontrollrum är i fokus. Resultaten från detta forskningsprojekt skall naturligtvis alla intressenter inom sjöfartsnäringsen ta till sig och försöka, var och en på sitt håll, förverkliga för en positivare arbetsmiljö till sjöss.

Branschen måste också ta tag i frågan om innehåll i såväl brandkurser som farligt gods kurser. Sedan SBK (Sjöfartens Brandskydds Kommité) lades ned har forumet för diskussioner runt allt som rör sjöfartens specifika frågor spolats.

Inom Stena har ett par maskinbefäl initierat en specialdesignad utbildning för spill och brandbekämpning av farligt gods, detta skall naturligtvis uppmärksammas – samtidigt som branschen i övrigt med Sjöfartsverket i spetsen borde tänka till.



Mikael Huss
Ombudsman på
Sjöbefälsförbundet,
ledamot i SAN

Ny och uppdaterad arbetsmiljömanual

Nu är det dags att kassera den gamla arbetsmiljömanualen från 2003 för en ny, uppdaterad version.

Layouten har blivit tydligare, texter har skrivits om och en rad föreskrifter

har tillkommit. Den nya versionen har också ett lösbladssystem för att underlätta uppdateringar.

Rederierna rekommenderas att införskaffa minst två pärmar till varje fartyg, ett till bryggan/fartygskontoret och ett till skyddsbiblioteket. Minst en pärm bör även finnas på landkontoret.

Pärmen kostar 490 kronor plus moms och frakt. Ett abonnemang för årliga uppdateringar kostar 100 kronor plus moms och frakt per pärm. Beställ hos Prevent på www.prevent.se eller telefon 08-402 02 00. Den svenska versionen har artikelnummer 596 samt ISBN-nummer 978-91-7365-031-1. Den engelska har artikelnummer 572 samt ISBN-nummer 978-91-7365-036-6.

För ytterligare information kontakta Eva Ohlsson, SARF, tel 031-62 95 40.



Säkerhetskultur på SAN-konferens

Säkerhetskultur är temat för årets SAN-konferens som äger rum den 22 oktober i Göteborg.

Flera intressanta föreläsare utlovas så boka in dagen redan nu! Inbjudan och program skickas ut i slutet av augusti.

Könsneutrala titlar i revidering av STCW-koden

Den omfattande revideringen av STCW-koden fortsätter och vid STW 39 (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping) i mars diskuterades en rad olika frågor.

En definition av motorman och matros är på gång och att manskapsbefattningar finns med i STCW-koden är nytt. Nya titlar för dessa kommer att bli AB seafarer engine och AB seafarer deck. Anledningen till detta är borttagandet av ordet motorman till en mer könsneutral titel. Även ordet seaman är ersatt av seafarer. Olika kompetenskrav för manskapsbefattningar antogs också.

Under mötet diskuterades också för-

slaget om behovet av en ny befattning kallad ETO (Electro Technician Officer) som ska ha specialkunskap för att kunna laga framför allt tekniska instrument då fel på dem uppstår.

Ett förslag från Kanada om användning av simulator godtogs. Förslaget innebär att det blir möjligt att träna sjösättning av livbåt i hårt väder med hjälp av simulator.

Integrerade system ska införas

Flera länder och organisationer hade föreslagit att obligatoriska minimikrav för integrerade bryggssystem (IBS) och integrerade navigationssystem (INS) ska införas i konventionen och man enades om

att föra frågan vidare till nästa möte.

Diskussionerna kring säker bemanning fortsatte också. Bland annat togs frågan om krav på minst tre nautiker på alla fartyg upp.

Norges förslag om att celester navigation (navigation med traditionella redskap typ sextant) skall tas bort ur A-koden ansågs vara för tidigt att genomföra men sköts vidare till nästa möte.

Det är i STWs Sub Committee som ändringar i STCW-koden kan påbörjas för att sedan klubbas i MSC (Maritime Safety Committee). Arbetet väntas vara klart 2010.

Karl-Arne Johansson

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.



Då branddörrarna stängdes (den övre röda knappen) trycktes också den undre knappen in. Därmed blockerades oavsiktligt högtalar-systemet. Den undre knappen hade ingen funktion och skulle egentligen ha avlägsnats vid en tidigare ombyggnad.

Grundstötning

Fartygets styrman arbetade vid datorn med annat än navigation och glömde bort att lyfta blicken för att kontrollera kursen. Några graders avdrift ledde till att fartyget grundstötte. Befälhavaren, som kom till bryggan omedelbart före grundstötningen, hann reducera farten några knop men detta var inte tillräckligt för att förhindra olyckan.

Utkiken, som också befann sig på bryggan, satt i stolen men höll inte utkik. Hade denne gjort det, hade grundstötningen säkert kunnat förhindras.

Efter grundstötningen fungerade fartygets rutiner väl med exempelvis stängning av vattentäta dörrar och branddörrar. Ett förbiseende med en knapp ledde dock till att högtalar-systemet inte fungerade som man trott. Därför fick passagerarna meddelas på annat sätt.

Till detta bidrog att knappar med helt olika funktion var likadana och placerade tätt inpå varandra. Dessutom hade den ena knappen inte kvar sin ursprungliga funktion utan skulle egentligen avlägsnats tidigare.

Händelsen visar på riskerna med att utföra andra uppgifter än de som har med navigation att göra. Den påvisar också betydelsen av att låta utkiken vara aktiv och delaktig i fartygets framförande och inte bara fysiskt närvarande.

Iu dnr 080201-07-17335

Fiskefartyg i totalhavari

Fartyget var under natten på väg mot hamn efter ett par dagars fiske. Besättningsmannen som hade vakten somnade i den relativt bekväma stol som fanns på bryggan trots att han egentligen inte hade arbetat mer än tillåtet. Han vaknade inte förrän grundstötningen var ett faktum.

Under bärgningsförsöken anlätades ett bärgningsföretag, och man fick dessutom viss hjälp av Kustbevakningen. Bärgningsförsöken, som misslyckades, fick avbrytas följande kväll på grund av hårt väder.

Dagen därefter upptäckte man att fartyget drivit i väg och åter grundstött en knapp distansminut åt nordväst. Det bärgades först ytterligare en dag senare men bedömdes av försäkringsbolaget som totalförlust. De största skadorna berodde på vatteninträngning via en lossad kylvattenanslutning.

Enligt utredningen har besättningsmannen fått den vilotid som föreskrivs. Inte desto mindre varnas sjöfarare i allmänhet för risken att drabbas av trötthet. I IMO:s Riktlinjer för att minska och hantera uttrötning ges en del praktiska



Kylvattenanslutningen som lossnade.



Datorskärmen vid vilken styrmannen stod.

tips om hur man kan göra för att undvika trötthet. Skriften kan beställas från Sjöfartsinspektionen.

Händelsen visar också att det är oerhört noga med att skrovgenomföringar som kylvattenintag och liknande är ordentligt monterade. De egentliga skadorna uppkom i detta fall inte av grundstötningen utan av det inträngande vattnet. Dessutom är det troligt att en utkik, som man ska ha förutom navigatören, hade kunnat förebygga olyckan. Vidare hade risken att somna varit mindre om man hade använt sig av larm i någon av apparaterna på bryggan, som därmed hade kunnat tala om då fartyget passerade den inprogrammerade waypointen.

Iu dnr 080201-07-17428

Brister i inrapportering

Då en olycka eller allvarligt tillbud till sjöss inträffar är man skyldig att rapportera det till Sjöfartsinspektionens utredningsenhet. En sådan plikt föreligger också för all personal på Sjöfartsverket.

Utredningsenheten kan notera att ett flertal händelser inträffat på senare tid utan att ha rapporterats. Detta leder till sämre beslutsunderlag och också till ökad arbetsmängd då uppgifter många gånger får jagas fram. Dessutom blir statistiken ofullständig. Utredningsenheten uppmanar till inrapportering enligt regelverket.

Generellt kan sägas, att om man är tveksam till om rapportering ska ske eller inte är det bättre att rapportera. Utredningsenheten står gärna till tjänst med att besvara frågor i saken.

Iu

Från Insjö

I skrivande stund finns 2 077 rapporter i sjöfartens gemensamma olycks- och tillbudsdata Insjö. Påfallande många av dessa är av teknisk natur och beskriver system och utrustning som plötsligt slutar att fungera och därmed ger upphov till riskfyllda situationer. Flera händelser beskriver ankare som förloras eller oavsiktligt faller.

Arbetsgruppen för Insjö har låtit göra en informationsfilm om tillbudssystemet Insjö. Filmen är 15 minuter lång och heter Tack vare den mänskliga faktorn. Den kan utan kostnad beställas hos Sjöfartsinspektionens utredningsenhet på telefon 011-19 10 00. Den finns ännu bara på svenska men beräknas bli textad på engelska inom en snar framtid.

Insjö

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

Theme: Well-being at sea

Satisfied personnel boosts the company

Job satisfaction is important and surveys show that many people value it higher than their salaries. For seamen that both live and work onboard it is especially important to feel good in their working environment. Glenn Olsson is employed at Tarbit Shipping, a Skärhamn based company that operates six tanker ships. One way for the shipping company to contribute to a good atmosphere onboard is to have frequent contact with the crew, he says.

– It creates trust. We have an open dialogue and I believe that they are confident enough to contact us if they have problems. But it is also important that we ensure there are good managers onboard that can handle any conflicts that may arise and enable others to enjoy their work.

Tarbit's ships have internationally mixed crews consisting mostly of Swedes and Filipinos. Glenn Olsson explains that this has led to the creation of cliques, and during free watches there is seldom any fraternising between different nationalities.

– In contrast to many other shipping companies we have chosen to have a shared canteen for Swedes and Filipinos. There are many issues taken up during mealtimes and for that reason we believe it is important that crewmembers sit down and eat together.

Björn Johansson works at a small family-owned Göteborg tanker company, BRP. He also mentions good communication as being an important factor in job satisfaction, both between crewmembers and between the shore-based office and the ships. This contact is made easier by the fact that the ships return to Göteborg almost every day. BRP has its office 10 minutes by car from the harbour.

– We often go on board and talk with the crew. We have good relations and many of them also call in for a coffee when they are on leave at home.

Various trade union organisations also look after the crew's welfare. And the managing director of the Merchant Marine Officers' Association, Christer Themnér, believes that access to wireless Internet is becoming increasingly important to seamen.



– I think that many of the crew feel it is very valuable to have good contact with families and friends at home. It makes the time spent at sea a little more tolerable.

He knows that being able to do physical training and having access to films and books is appreciated by many seamen, just as a good living environment is.

– We are keen on having a good living standard. Examples of this are acceptable levels of vibration and noise in the cabins, or having daylight in the canteen, says Christer Themnér.

The Swedish Seamen's Service (formerly HKF) has long experience of helping seamen enjoy life onboard. Their books and films are appreciated, as are the sporting events which they arrange.

Danish project will give clear advice on well-being

The general level of well-being of Danish seamen will be raised with the help of a knowledge bank filled with useful experience and the support of a psychologist. Under the title of "The good working life at sea", the Danish Maritime Occupational Health Service has started a project to make ships more enjoyable places to work. Among areas that will be included in the project are cultural differences, contact between the ship and the shipping company, problems with cooperation, conflict and leisure time.

In addition to seamen's accounts of their experiences, a toolbox will be available with professional and clear advice on solving problems. The Maritime Occupational Health Service will also give courses on different problem areas, arrange theme days and in other ways support shipping companies that wish to work with personnel development and improving well-being onboard their ships.

More information about the project is available at: www.seahealth.dk

Wood product cargoes more dangerous than realised

After as little as one or two days, the air around a cargo of wood products can be lethal to inhale. This is indicated by measurements made near wood product cargoes in 2007. During the last two years, seven people have died in accidents in sealed areas onboard ships associated with Sweden. Above all, a number of cargo ships carrying wood products have been involved. In order to gain more knowledge about organic cargoes, a Swedish-Canadian research project was started last year under the leadership of Urban Svedberg at the Occupational and Environmental Clinic of Medicine at Sundsvall Hospital. Wood products such as pulpwood, chips and pellets have been examined and some of the results obtained came as a shock to the researchers.

– What surprised us most was that the carbon monoxide level was so high in cargoes of pellets and that the levels of oxygen seemed to decrease so quickly in spaces where pulpwood and chips were stored. In only one or two days the air had become lethal, says Urban Svedberg.

Wood product cargoes all created harmful atmospheres, but this took place through different processes and gave different results. When wood pellets are stored, carbon monoxide – a very toxic gas – is produced. When carbon monoxide gets into the lungs it prevents the body from absorbing oxygen from the air and for this reason it does not necessarily help the victim to come out into fresh air.

– If the oxygen content alone is measured in a space you may be deceived into thinking that the air is harmless. In fact, it may be sufficient to breathe in a few times to lose consciousness and die within a couple of minutes. It is a kind of inner suffocation, says Urban Svedberg.

When wood chips and pulpwood are transported, other processes are initiated. First and foremost it is oxygen in the air that is quickly consumed.

– The oxygen disappears extremely quickly, and according to our measurements cargoes of wood chips and pulpwood may become lethal after 48 hours, possibly after as little as 24 hours, says Urban Svedberg.

Cecilia Österman: – Att satsa på arbetsmiljö är en lönsam investering

Är arbetsmiljösatsningar ekonomiskt lönsamma? Den frågan ska doktorand Cecilia Österman besvara i ett nystartat forskningsprojekt.

Efter tio år till sjöss och anställningar vid både varv och på Arbetsmiljöverket har sjöingenjör Cecilia Österman fått en doktorandtjänst. På Institutionen för sjöfart och marin teknik vid Chalmers i Göteborg ska hon nu få förena sina två stora intressen – sjöfart och arbetsmiljö.

– Sjöfarten är en fantastisk bransch, dynamisk och internationell, och arbetsmiljöfrågor är så oerhört viktiga. Det ska verkligen bli spännande att få gå på djupet med det här, säger hon.

Forskningsområdet, att studera ett eventuellt samband mellan satsningar på arbetsmiljö och företagets lönsamhet, har hon till stor del fått bestämma själv. Ämnesvalet grundar hon på sin mångåriga erfarenhet av arbetsmiljöarbete inom både sjöfart och landbaserade företag.

– Arbetsmiljön åker lite sidovagn. Företagens fokus ligger på lönsamhet och produktion, vilket man i och för sig kan förstå, och därför är det också viktigt att lyfta arbetsmiljöfrågorna till den nivån, säger hon.

Första studien inom området

Ingen har tidigare granskat kopplingen mellan arbetsmiljö och lönsamhet inom sjöfarten på det sätt som Cecilia Österman nu ska göra. Däremot har det gjorts en del sådana studier inom landbaserade företag.

Hennes favoritexempel är från SSAB:s stålverk i Luleå. Där var den fysiska arbetsmiljön rent bedrövlig. Vid smältugnarna var det oerhört hett samtidigt som det drog isande kallt från de öppna dörrarna. Arbetet var tungt och skitigt och många sjukskrev sig. Företaget bestämde sig för att satsa elva miljoner på att förbättra arbetsmiljön, en insats som sedan följdes upp av en forskare under tre års tid.

– Folk slutade att sjukskriva sig och plötsligt hade man en övertalighet på 20 procent. Driftstoppen blev färre och man hade inte ett enda större haveri. På



Cecilia Österman

Ålder: 37

Bakgrund: Sjöingenjör med tio år till sjöss, arbetsmiljöinspektör vid Arbetsmiljöverket, arbetsmiljöingenjör vid Muskö örlogsvarv, skribent på Svensk Sjöfarts Tidning.

Nuvarande uppdrag: Doktorand vid institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Sedan december i fjol är hon adjungerad i SAN:s styrelse.

Arbetsmiljö är viktigt därför att:

En bra arbetsmiljö är en förutsättning för att vi ska kunna göra ett bra jobb. Vi måste få rätt verktyg att arbeta med och det gäller både bokstavlighet och bildligt talat. Valfungerande maskiner och adekvat utrustning är viktigt men vi måste också utrustas med rätt kompetens som matchar våra arbetsuppgifter.

2,2 år hade satsningen återbetalat sig och därefter gjorde företaget direkta besparingar på fem miljoner per år. Det som företagsledningen hade sett som en ren utgift var i själva verket en mycket lönsam investering.

Cecilia Österman hoppas att hon snart ska ha ett lika bra exempel att lyfta fram från sjöfarten. Och att det finns ett samband mellan arbetsmiljöinsatser och vinstökningar är hon övertygad om.

”Företagens fokus ligger på lönsamhet och produktion, vilket man i och för sig kan förstå, och därför är det också viktigt att lyfta arbetsmiljöfrågorna till den nivån.”

– För mig är det självklart att den kopplingen finns. Jag hoppas kunna bevisa det för andra också.

Gedigen sjöfartsbakgrund

Hon är född i Stockholm och har en gedigen bakgrund inom områdena sjöfart och arbetsmiljö. Med en pappa inom marinen blev hon under gymnasietiden den första praktikanten någonsin på ett svenskt örlogsfartyg. Hon trivdes så bra på sjön att hon beslöt att hoppa av fyraårig teknisk linje för att istället börja på drift- och underhållslinjen. Praktiken gjorde hon på Rosa Blanca som gick till Sydamerika och efter den resan var hon övertygad om att hon hamnat i rätt bransch.

– Vi gick till länder som Uruguay, Argentina och Brasilien och hade ganska gott om tid i hamnarna. Jag lärde mig massor och träffade många fantastiska och kunniga människor. När vi kom tillbaka till Göteborg efter fyra månader ville jag knappt gå iland, berättar hon.

Arbetsmiljö fascinerade

Efter några år till sjöss läste hon vidare till sjöingenjör i Göteborg och jobbade sedan inom olika rederier innan hon beslöt att göra något annat.

– En arbetsmiljöingenjör hade varit ombord och haft asbestkurs med oss. Jag tyckte det verkade himla intressant så jag bestämde mig för att utbilda mig till arbetsmiljöingenjör.

Hennes breda erfarenheter från tiden som arbetsmiljöingenjör och senare även arbetsmiljöinspektör vid Arbetsmiljöverket i kombination med åren till sjöss kommer väl till pass i hennes nystartade forskning. Om fem år ska avhandlingen vara klar.

Linda Sundgren



Trälaster ännu farligare än man hittills trott

Efter bara något dygn kan luften kring en trälast vara livsfarlig att inandas. Det visar mätningar som utförts under 2007.

De senaste två åren har sju personer omkommit vid olyckor i slutna utrymmen ombord på fartyg med anknytning till Sverige. Framför allt har flera fartyg med trälaster varit drabbade.

För att få mer kunskap om organiska laster startade ett svensk-kanadensiskt forskningsprojekt i fjol under ledning av Urban Svedberg (bilden) vid Yrkes- och miljömedicinska kliniken vid Sundsvalls sjukhus. Trävaror som massaved, flis och pellets undersöktes och en del resultat kom som en överraskning för forskarna.

Pelletslaster bildar dödlig koloxid

– Det som förvånande var att kolmonoxidhalten var så hög i pelletslaster och att syrehalten verkade sjunka så snabbt

Syre och ventilation

I forskningsstudien mättes även ventilationstiden i nedgångsschakt. Med enbart självdrag tar det cirka 26 timmar innan luften i ett trapphus som varit stängt är återställt. Ordentligt ventilationssystem krävs för att påskynda processen, men det är viktigt att aldrig ventilera under gång eftersom trälaster som tillförs syre kan självantända.

där massaved och flis förvarades. På bara ett dygn eller två hade luften blivit livsfarlig, säger Urban Svedberg.



Alla trälaster bildade farliga atmosfärer, men det skedde genom olika processer och med olika resultat. Där träpellets förvarades bildades den mycket hälsovådliga gasen kolmonoxid, eller koloxid som den kallas i dagligt tal. När koloxiden kommer ner i lungorna hindrar den kroppen från att tillgodogöra sig syre och därför är det inte säkert att det hjälper om en drabbad kommer ut i friska luften.

Inre kvävning

– Mäter man bara syrehalten i ett utrymme kan man luras att tro att luften är ofarlig; i själva verket kanske det räcker med några andetag för att man ska bli medvetlös och dö inom ett par minuter. Det blir en slags inre kvävning, säger Urban Svedberg.

Med flis och massaved startar andra processer. Då handlar det främst om att syre förbrukas.

– Syret försvinner oerhört snabbt och enligt våra mätningar kan flis- och massavedslaster vara dödliga inom 48 timmar. Kanske är de det redan efter ett dygn, säger Urban Svedberg.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Nya arbetsmiljöföreskrifter träder i kraft

Första oktober 2008 väntas följande sju nya arbetsmiljöföreskrifter träda i kraft:

2006:4 Användning av arbetsutrustning; 2006:5 Användning av truckar; 2006:6 Användning av lyftanordningar och lyftredskap; 2006:7 Tillfälliga personlyft med kranar och truckar; 2006:8 Provning med över- eller undertryck; 2007:2 Hygieniska gränsvärden; 2007: Gravida och ammande arbetstagare

Mer information finns på www.sjofartsverket.se.

Handbok om trakasserier

Jämställdhetsombudsmannen har tagit fram en handbok om trakasserier på grund av kön. Handboken innehåller information om vad en policy och en beredskapsplan bör innehålla samt råd och tips om förebyggande åtgärder på arbetsplatsen. Mer information finns på: www.jamombud.se

Fler arbetsmiljöhandläggare

Antalet arbetsmiljöhandläggare på Sjöfartsverket utökas från två till tre tjänster.

Den tidigare tjänstemannen Bo Vallgren har samtidigt gått vidare till Försvarsmakten.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetstjänstförbund, 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