



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 35 3/11

TEMA: RISKBEDÖMNINGAR

Bättre bedömningar med besättningens hjälp	1	Sjöfartsavdelningen informerar	5
Användning av landel oroar	3	English summary	6
Ökad trafik antas ge fler olyckor	3	Profilen: Mikael Wendel	7
San har ordet	4	I korthet	8
Utblick	4		

Bättre bedömningar med besättningens hjälp

Enkla och tydliga mallar för riskanalyser. Förslag på hur risker undersöks metodiskt och texter som förklarar vikten av att göra det. På Wallenius uppdrag utarbetar styrman Ida Larsson ett tydligare koncept för arbetsmiljö- och säkerhetsarbete i rederiet.

Att det krävs riskanalyser inför farliga arbeten ombord känner förmodligen de flesta till. Men hur de ska genomföras, hur riskernas allvarlighetsgrad ska bedömas och hur ofta de ska göras är kanske inte lika självklart. Hos Wallenius Marine pågår ett projekt för att underlätta riskbedömningar och göra dem mer enhetliga mellan fartygen. Arbetet drivs av Ida Larsson, vanligtvis tredjestyrman på Fedora, men som sedan i våras tjänstgör tillfälligt på huvudkontoret i Stockholm. Hon är övertygad om att det nya systemet kommer att leda till bättre analyser.

Mer stöd

– Man får mycket mer stöd för hur bedömningarna ska göras och jag har lagt in förslag på olika metoder som kan användas. Att det systematiska arbetsmiljöarbetet blir digitalt, läggs ut på vårt intranät och integreras med underhållsprogrammet kommer att ge bättre överblick och större möjlighet att lära av varandra.

Ida Larsson har tagit fram en ny mall för riskanalyser. Där bedöms risken för att något ska hända under ett specifikt arbete efter en femgradig skala, från väldigt



Ida Larsson vanligtvis tredjestyrman på Fedora, arbetar sedan i våras med projektet för att underlätta riskbedömningar. Foto privat.

liten risk till att något sannolikt kommer att inträffa. Sedan görs en motsvarande bedömning av konsekvensen om något händer, även den enligt en skala från ett till fem. Slutligen multipliceras risken med konsekvensen. Blir summan fyra eller större krävs åtgärder och en

dokumenterad handlingsplan samt en ny bedömning och uträkning.

– Ta exempelvis arbete på hög höjd där någon ska upp i masten. Det kanske är kallt och isigt och risken att falla bedöms till en fyra. Skadorna om någon ramlar kan bli mycket allvarliga och konsekvensen får

därför en femma. I handlingsplanen skriver man att sele ska användas och efter det görs en ny bedömning. Risken att falla är fortfarande en fyra, men med sele har konsekvensen sjunkit till en etta och arbetet kan därför utföras, säger Ida Larsson.

Analysblanketten har försetts med korta förklaringar om hur risker och konsekvenser ska bedömas.

– Någon kanske tycker att skära sig är en femma medan en annan anser att det är när båten sjunker. Man behöver något att gå efter för att bedömningarna ska bli likvärdiga.

– När riskbedömningar görs är det inte bara personskador man ska ta hänsyn till utan också de psykosociala riskerna, maskinella skador, oljespill och förseningar, säger Ida Larsson.

Enligt arbetsmiljölagen ska en riskanalys göras inför varje arbete som kan medföra olyckor eller ohälsa. Ombord utförs en mängd riskfyllda arbeten varje vecka, men om en skriftlig analys ska genomföras vid varje sådant tillfälle finns risk att det till slut blir slentrian och att analyser görs utan

”Någon kanske tycker att skära sig är en femma medan en annan anser att det är när båten sjunker. Man behöver något att gå efter för att bedömningarna ska bli likvärdiga.”

eftertanke. För att motverka det har Ida Larsson lagt till ett analysstöd med exempel på faktorer som kan förändras från dag till annan. Det kan handla om trötthet, väder, isbildning och sjögång.

– När jag har pratat med folk ute på båtarna har man inte alltid ansett att simpelt varit bäst. Man tycker att det ska vara lite mer komplicerat för att man ska bli tvungen att tänka till, säger Ida Larsson.

Riskanalys inte alltid nödvändig

Alla arbeten kommer heller inte att kräva en riskanalys; vilka det blir är fortfarande under bedömning. Arbetsuppgifterna klassas efter en tregradig färgskala där rött kräver omgående analys och grönt innebär att uppgiften kan utföras utan bedömning. Däremellan finns ett gult fält för arbeten som fortfarande väntar på att kategoriseras.

– De gula tillhör en skuggzon som vi ännu inte tagit ställning till. Ta exempelvis att sätta lotsledare. Det är ett jobb som utförs ofta och har vissa risker, men kanske måste man inte göra en ny analys varje gång.

Riskbedömningar har gjorts även tidigare inom Wallenius, men analysmallarna har varit mindre nyanserade och dokumentationen har förvarats i pärmar. Arbe-



Nya mallar för riskanalyser har tagits fram. Foto Klara Magnusson.

tet kommer nu att föras in i det digitala underhållssystemet som finns ombord på varje fartyg och som styrs centralt.

– Meningen är att man ska gå tillbaka och titta på hur man gjorde sist och vilket resultat det blev. Sedan kan man bygga vidare i nästa analys och ta arbetet ett steg längre, säger Ida Larsson.

Att kunna se varandras analyser är en sporre i sig, tillägger hon.

– Ombord är man lite tävlingsinriktad och man vill gärna vara bättre än systerbåten. Ser man att någon annan gjort en bra analys vill man gärna göra en som är ännu bättre.

Kopplat till analysmallen finns texter som kan användas som stöd i arbetet. På rederiet vill man ha så kompletta analyser som möjligt.

– Ska någon ut och måla vill man se en analys av hela händelseförloppet, från det att man ställer sig och blandar färg till att man går ut och målar. Det är lätt att bli hemmablind för riskerna på det egna fartyget och då är det bra att kunna se vilka bedömningar som andra gjort, säger Ida Larsson.

Erfarenhet och kunskap ombord

I sitt arbete har hon utgått från arbetsmiljölagen, men hon har också haft mycket kontakt med besättningarna på flera av rederiets fartyg. Det har varit ett sätt att ta tillvara den erfarenhet och kunskap som finns ombord, säger Ida Larsson.

– Jag har pratat med kanske 15 personer på olika båtar och befattningar som kommit med jättemycket bra input. Kontakten med båtarna har också hjälpt till att skapa en acceptans för systemet som kan leda till att man faktiskt kommer att vilja använda det.

För att öka förståelsen för varför riskbedömningar har betydelse ska information om arbetsmiljölagen och texter från Arbetsmiljöverkets hemsida läggas in i rederiets intranät. Paragraferna har Ida Larsson kompletterat med förklarande texter.

– Jag har bland annat gjort en ordlista som beskriver begrepp som kanske inte är allmänt kända. Exempelvis tror jag inte att det är många av våra filippinska besättningsmedlemmar, och kanske inte alla svenskar heller, som vet hur AFA Trygghetsförsäkringar fungerar. Dessutom har vi översatt allt material till engelska så att alla ombord kan ta del av det.

Mallar och dokument för riskanalyser ska läggas in i underhållssystemet och texterna från Arbetsmiljöverket ska placeras i kvalitetsmanualen. Att man ombord har tillgång till materialet är en stor fördel, säger Wallenius Lines informationschef, Cecilia Kolga.

– Det är väldigt många som läser på vårt intranät när de är på sjön; man har gott om tid när man går över Stilla havet. Men systemet ger även oss på kontoret en bättre överblick och det kommer att fungera som en erfarenhetsbank som man kan sammanställa fakta och statistik från.

Projektet har heller inte medfört några merkostnader, enligt Cecilia Kolga.

– Vi har inte köpt in några nya system utan använder dem vi redan har. På det sättet kan man säga att det här är en ren vinst eftersom vi utnyttjar våra resurser ännu bättre.

I mitten av oktober ska Ida Larsson vara klar med sitt arbete.

Linda Sundgren

Användning av landel oroar

Att fartyg använder landel till kaj blir allt vanligare. Men många oroar sig över hanteringen, särskilt när det är högspänning i kablarna. Nu håller Transportstyrelsen på att utarbeta regler för anslutning till landel.

– Vi har inte fått några rapporter om olyckor och jag tror egentligen inte att det här är några problem. Men folks oro är absolut befogad. Det är mindre villasamhällen man ska koppla ström till och på högspänningsbåtarna kan det handla om 10 000 volt, även om vi bara har ett par stycken sådana fartyg i Sverige, säger Mats Wennerström, fartygsinspektör vid Transportstyrelsens tillsynsmyndighet i Malmö.

Att ansluta fartyg till det landbaserade elnätet har fördelar. Luftutsläppen minskar samtidigt som det är billigare jämfört med att använda egenproducerad elektricitet. Men trots att det blir allt vanligare saknas det fortfarande föreskrifter för anslutning till högspänning.

– Utvecklingen ligger före oss och vi har inte riktigt hunnit ikapp, säger Saeed Mohebbi vid Transportstyrelsen. Men vi jobbar med det och räknar med att ha regler på plats om ett till ett och ett halvt år.

Under tiden hänvisar myndigheten till den internationella standarden för hantering av högspänning (IEC/PAS 60092-510) som gäller iland. Enligt den krävs

bland annat kontroll, besiktning och kunskap.

– När man pratar el är det en verksamhet som alltid är förenad med livsfara och som kan ge allvarliga skador på både personal och egendom. Det är mycket viktigt att den som håller på med el är behörig eller instruerad av behörig personal, säger Saeed Mohebbi.

Korrekt hantering viktigast

Även med lägre effekt i kablarna krävs en korrekt hantering för bibehållen säkerhet. Men enligt Saeed Mohebbi fungerar det inte alltid som det borde.

– Det är viktigt att kablarna inte kommer i kläm eller skadas på annat sätt, men det händer att man drar dem fel. Om det inte finns elektriker ombord är det maskinchefens ansvar att de personer som hanterar inkopplingen vet hur de ska göra.

Anslutning till landel omfattas av två regelverk under skilda myndigheter, Elsäkerhetsverket som styr på landsidan och Transportstyrelsen som ansvarar för fartygen. I hamnen möts de två.

– Landsidan köper in och installerar grejerna på kajen. Sen hänger det bara en stickkontakt där och dinglar i luften som sjömännen ska koppla till motsvarande anläggning ombord, säger Mats Wennerström.

Under sina inspektioner möter han ibland sjömän som ogillar elhanteringen. De vill ha försäkran om att utrustningen



Att ansluta fartyg till det landbaserade elnätet har fördelar men folks oro är absolut befogad säger Mats Wennerström.

Foto Göteborgs hamn.

är att lita på och att de hanterar den på rätt sätt.

– De är oroliga för att redarna har köpt det billigaste istället för det bästa och undrar varför de inte fått någon utbildning, säger han.

Linda Sundgren

Ökad trafik antas ge fler olyckor

Fartygsolyckorna i Europa ökar igen och i fjol omkom 61 personer. En orsak tros vara den ökande sjötrafiken efter krisåret 2009. Det finns också en oro för mer omfattande olyckor på grund av att fartygen blir större.

För fjärde året i rad publicerar den europeiska sjöfartsmyndigheten, Emsa, en sammanställning över olyckor i och kring europeiska farvatten. Efter en nedgång under 2009 ökar antalet olyckor igen. Av de 559 som inträffade i fjol var 45 procent kollisioner, 22 procent grundstötningar och 13 procent bränder och explosioner. Förlisningar stod för mindre än fem pro-

cent. Av de 61 personer som miste livet till sjöss fanns 29 på handelsfartyg, 20 på fiskefartyg och tolv på andra sorters kommersiella fartyg som bogserare, ankarfartyg och supplyfartyg till oljeplattformar. Dödstalet är en ökning med 17 procent jämfört med året innan, men är fortfarande lägre än de över 80 som omkom 2007 och 2008.

Större fartyg kan öka risken

Orsaken till de ökande olyckorna tillskrivs en mer frekvent fartygstafrik. I Emsas rapport poängteras också att risken för mer omfattande olyckor ökar i takt med att fartygsbyggena blir större. Den största olyckan under fjolåret inträffade i november utanför Bulgarien. Det 33 år

gamla lastfartyget Karim1 sjönk efter en kollision med tankfartyget Alessandro DP. Fem besättningsmän kunde räddas men fem drunknade. Det största fartyget som sjönk var Kea på 9800 grosston. Efter att ha drivit med kraftig slagsida i hård sjö gick hon den 30 mars till botten nordväst om Spanien. Hon hade över 1000 ton olja ombord och orsakade ett närmare tre kilometer långt oljebälte. Majoriteten av olyckorna i europeiska farvatten 2010 inträffade på Atlanten och Nordsjön (64 procent) medan 14 procent skedde i Östersjön. Medelhavet och Svarta havet stod för över 20 procent, vilket är en rejäl ökning jämfört med året innan.

Linda Sundgren

Det sociala kapitalet

Danska MSSM-konferensen är ett årligt återkommande tillfälle för alla sjöfartens aktörer att mötas runt säkerhet, hälsa och miljö.

Konferensen arrangeras av Sjöfartens Arbejdsmiljøråd tillsammans med Europas Maritime Udviklingscenter och Sjöfartsstyrelsen. Under två fullmatade dagar varvas korta föredrag och workshops där både branschfolk och forskare ger sin syn på aktuella frågor.

På konferensen finns också ett stort antal utställare av det senaste inom säkerhetsutrustning, utbildning och liknande. Årets konferenstema var det sociala kapitalet och hur dessa resurser kan hanteras för både medarbetare och företagets bästa.

Anhörigas oro

Bland de inledande föredragshållarna fanns Hans Schneider, Chief of Operations för A2SEA, företaget som på tio år vuxit från ett enmansföretag till marknadsledande inom vindparksinstallationer till havs. Schneider berättade hur de kontinuerligt utvecklat sitt systematiska arbetsmiljö- och säkerhetsarbete i en



lika expansiv som riskfylld bransch med så mycket specialutrustning att myndigheterna inte kunde ge besked om vilket regelverk som gällde för deras specialdesignade fartyg och jackup-pråmar.

Sammanlagt under de två konferensdagarna fanns det 16 olika parallella sessioner inom säkerhet, hälsa och miljö att välja mellan, där varje session bjöd på en eller flera presentationer. Under rubriken krishantering vid piratöverfall diskuterades inte bara rederiets arbete för att minska risken för angrepp, utan

även hur man kan bemöta oron hos anhöriga till sjömän som seglar i piratvatten och hur en krispsykolog arbetar när skadan har inträffat.

En annan mycket intressant session behandlade arbetsmiljö vid nybyggnation av fartyg. Morten Larsen, teknisk och nautisk direktör vid Fjord Line och Jan Rasmussen, arbetsmiljökonsult vid Sjöfartens Arbejdsmiljøråd berättade om sitt gemensamma arbete under projekteringen av Fjord Lines två nya Ropax-färjor med leverans 2012.

Konsult i arbetsmiljö

Målet var att tidigt, under projekterings- och byggnadsfasen, säkerställa ett bra flöde för alla arbetsuppgifter ombord så att fartygen byggs med rätt förutsättningar för besättningen att arbeta på ett säkert och effektivt sätt utan risk för olycksfall och ohälsa.

Föredragshållarna menade att när däck, brandskott, ventilation och avlopp väl är inritade är det både svårt och dyrt att göra förändringar och inarbeta nya goda idéer. Arbetsmiljökonsulten fungerade därför som ett säkerhets- och arbetsmiljöfilter redan i design- och byggnadsfasen med uppdrag att granska ritningar och belysa eventuella brister och förbättringsmöjligheter.

Sammantaget är MSSM-dagarna är en fantastisk källa till inspiration inför det egna arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet och en bra möjlighet att hålla sig uppdaterad om det senaste. Planera in nästa års konferens redan nu: 30-31 augusti 2012 i Nyborg.

Cecilia Österman

/Chalmers tekniska högskola
Karl-Arne Johansson /Seko sjöfolk



”Hög lön och internet motiverar sjömän”

Hösten 2006, mitt första officiella uppdrag som ombudsman i Sveriges fartygsbefälsförening. Jag står utanför Sjösjukan i Kalmar och väntar på förstaars-eleverna på sjöbefälsprogrammet. Efter 30 år till sjöss förväntar jag mig att kunna svara på de flesta frågor och tar därför det hela med ro. Väl uppe på scen, inför 80 studenter, haglar frågorna:



– Finns det bredband ombord? Är det direktkopplat till en server eller kör man Wi-Fi? Kostar det något?

Jag kunde inte svara på en enda fråga.

Idag har cirka 90 procent av svenskarna tillgång till internet, majoriteten bredbandsuppkopplade. Att kunna ta del av utbudet ses som en mänsklig rättighet och den yngre generationen är ständigt uppkopplad via datorer och smarta telefoner mot Facebook, msn, twitter och skype. Det är ett sätt att umgås och hålla kontakt med nära och kära.

Bredbandsuppkoppling högt värderat

Problemet är att långt ifrån alla fartyg är utrustade med uppkoppling i hytten – internet finns visserligen installerat, men ofta endast på datorer på bryggan och kontor. Undersökningar har visat att fri bredbandsuppkoppling är den bekvämlighet som värderas högst av sjömän idag. Shiptalk Recruitment Ltd har kommit fram till att hög lön och internet är det som i första hand motiverar sjömän till att stanna kvar i yrket. Internet är alltså utan tvekan något som rederierna bör locka med för att garantera tillväxten inom yrkeskåren.

Färjorna är vanligtvis redan uppkopplade. Wallenius Marine var dock pionjärer med fritt bredband i utesjöfarten. Det är just i den typen av trad som internet är så oerhört viktigt – att vara isolerad flera veckor i sträck från vänner och familj är helt enkelt inte rimligt. Detta anser jag vara ett arbetsmiljöproblem.

Skicka brev hem? Från Maracaibo? Tjenare! Brevet lär inte komma fram innan du är hemma igen. Oavsett avlösningssystem.

Lennart Johansson/Ombudsman SFBF

”Alla, Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen och så vidare, talar om för oss att vi ska göra riskanalyser, men ingen säger hur vi ska göra dem. Därför håller vi på att utveckla ett eget system”

Styrman Ida Larsson på Wallenius om riskanalyser ombord.

~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser och för ut viktiga budskap i branschen.

Hela texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se.

Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Besparing på personal utgör risk



– Trafikvakt på rorofärja

En allvarlig personskada inträffade vid lossning av ett roropassagerarfartyg. Då en trailer skulle köras iland med terminaltruck (tug-master) var det lättare att backa den över rampen. Någon trafikvakt hade inte utsetts. Istället stod en styrman på rampens trottoar och övervakade arbetet. Då han noterade att truckföraren stannat, vinkade han fram den, och trucken fortsatte att backa över rampen. En person från fordonen som stod iland och väntade på att lastas uppmärksammade att styrman blev påkörd av trailern och fick truckföraren att stoppa. Styrman fick svåra skador. Hade inte trucken stoppats är det sannolikt att han fått ännu svårare skador och avlidit. Det har inte gått att reda ut varför styrman lämnade trottoaren och gick ut på rampen – själv kommer han inte ihåg något från händelsen. Utredningen visade att samordning mellan hamn och fartyg inte var optimal. Vidare brast det i en del rutiner i båda organisationerna, bland annat vistades personer på rampen och bildäck som inte var inblandade i lasthanteringen, vilket varit ett störande moment för truckförarna. Det är också troligt att ett ljudlarm på terminaltruck hade uppmärksammat styrman på att trailern närmade sig. Statistiken visar att det förekommer påkörningsolyckor från och till. Det är

en av de största riskerna med modern sjöfart, även om det inte är så vanligt med dödsolyckor.

– Signalman på torrlastare

Som nämnts ovan var avsaknad av trafikvakt en faktor som kan ha lett fram till olyckan. Liknande problemställning föreligger för torrlastare som lossas med kran. Många gånger saknas en signalman (luckebas) trots krav på sådan. De senaste åren har ett antal otäcka olyckor inträffat där besättningsmedlemmar eller stuvare omkommit eftersom andra inte sett eller vetat om att det funnits folk i lastrummet. I ett av fallen gick stuvorna iland för att äta lunch, medan kranföraren fortsatte att lossa. Eftersom stuvorna var iland trodde kranföraren att även besättningen gått upp från lastrummet, men de var kvar och sopade. En av dem gick för att hämta en stång till att krafsa ner lastrester och fick då skopan i huvudet varvid nacken knäcktes. I en annan händelse klämdes en besättningsman ihjäl mellan skopa och lastrumsskott då kranföraren satte skopan i sväng för att komma närmare skottet.

Ett tredje exempel är när en 19-årig lämpare från stuveriet klättrade upp från lastrummet samtidigt som besättningen började lucka på. Lastluckan fanns direkt ovanför manluckan, som borde varit låst. Lämparen kom upp genom manluckan och klämdes till döds mellan denna och en lastluckan. Samtliga fall är exempel på händelser som enkelt hade förebyggts om man haft föreskriven signalman eller trafikvakt. En sådan har en mycket viktig funktion, inte bara genom att instruera kranföraren utan även som kommunikationslänk mellan fartyg och stuveri. Flera av fallen har gått vidare till rättslig prövning varvid arbetsledningen fällt.

SFu dnr 06.05.02 2011-1246

Krånglande manöverreglage utgör risk

Ett återkommande problem på maskindrivna fartyg är fel på maskinkontrollen eller maskinmanövern. Inte sällan inträffar problemen vid manöver på grund av att reglaget inte fungerar som det ska. Vissa av dessa tillfällen innebär att stora skador inträffar.

Ett passagerarfartyg med ställbar propeller fick inte avsedd manöver då propellern inte svarade. Trolig orsak i detta fall var att hydrauloljan på grund av



fartygsrörelser i sjön blivit förorenad av skräp som legat på botten i tankar och rör. När sådant inträffar återstår inte annat än att tömma systemet och rengöra tankar och filter och skölja genom med ny olja.

Statistiken för mindre fartyg i nationell trafik visar att de senaste fem åren har 27 händelser liknande dessa inrapporterats och som lett till kollision med kaj. Sammanlagt 46 personer har fått lättare skador.

SFu dnr 06.05.02 2011-1570 SFu dnr 06.05.02 2011-1848 SFu dnr 06.05.02 2010-2427

Falska eller oavsiktliga larm följs upp

Elektronisk utrustning kan ibland ställa till med problem, i synnerhet om de innehåller en larmfunktion. I somras fick Transportstyrelsen en fråga via Stockholm Radio/Sjöassistans från en båtägare som uppfattat ett nödlarm på sin VHF. Båtägaren hade observerat positionen för larmet och noterat att den larmade båten inte hörde av sig. Det visade sig att den larmade båten var finsk (identiteten fås genom MMSI-numret) och enheter larmades ut till den aktuella positionen. Båten hittades emellertid inte, bland annat eftersom den inte hade AIS. Om ett sjöräddningslarm med VHF DSC inträffar utan att man påträffar båten, kan ärendet följas upp av Transportstyrelsen. Denna gång hade den aktuella VHF:en sänt ut larm ungefär en gång om året, och tidigt i somras flera gånger på kort tid. Det finska kommunikationsverket, FICORA, har därför beordrat avstängning av apparaten. Trolig orsak till det oavsiktliga larmandet är hög temperatur, möjligen i kombination med dålig avskärmning av annan elektronisk utrustning. Missbruk av larm är straffbart.

SFu/SFtt

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME:

Wallenius wants to improve risk assessments



Wallenius Marine is currently running a project to facilitate risk assessments and make them more uniform between different vessels. The work is being led by Ida Larsson, who is normally third mate on *Fedora* but since the spring she has been based at the head office in Stockholm. She has developed a new template for risk analyses. The risk of a certain event occurring during a specific job is assessed on a five-point scale, from very unlikely to probable. A similar assessment of the consequences if the event occurs is then made, also on a scale of one to five. Finally, the risk is multiplied by the consequence. If the result is four or more then measures are required, but a documented action plan as well as a new assessment and calculation must be made before work can begin.

“Let’s take an example - working at heights where someone has to climb the mast. It may be cold and icy and the risk of falling is assessed as four. The injuries sustained if someone falls could be very serious and so the consequences are five. It is then written in the action plan that a harness must be used and a new assessment is made. The risk of falling is still a four, but the harness has reduced the consequences down to one and the work can be carried out,” says Ida Larsson.

Not all tasks will require a risk analysis; which are to be included is still under assessment. Tasks are classified into a three-level colour scale, in which red requires immediate analysis, and green means that the task can be performed without assessment. In between, there is a yellow field for work yet to be categorized.

To increase understanding of why risk assessment is important, information on the Work Environment Act and texts from the Swedish Work Environment Authority’s website will be added to the shipping company’s intranet. Ida Larsson has supplemented the paragraphs with explanatory texts.

“Among other things, I have drawn up a glossary to describe concepts that may not be widely known. For example, I don’t think that many of our Filipino crew members, and perhaps not all Swedes either, know how AFA Safety Insurance works. We have also translated all the material into English so that everyone onboard can understand it.”

Concerns about the use of high voltage

It is becoming increasingly widespread that ships use a shore-based electrical supply when mooring. But many people are worried about handling the supply, particularly where there is high voltage in the cables. The Transport Agency is currently developing rules for connection to shore-based electrical supplies.

“We have not received any reports of accidents and I don’t really believe that this is a problem. But certainly, people’s concerns are justified. Power is connected to the equivalent of smaller residential communities, and for high voltage ships this may be up to 10,000 volts, even though we only have a couple of those ships in Sweden,” says Mats Wennerström, ship inspector at the Transport Agency’s supervisory authority in Malmö.

Connecting ships to the onshore power grid has advantages. Aerial emissions are reduced and it is less expensive compared to electricity generated onboard. But although it is becoming more common there are still no regulations for connecting to high voltage supplies.

“Development is ahead of us and we have not quite caught up yet,” says Saeed Mohebbi at the Transport Agency. “But we are working on it and expect to have rules in place within one to one and a half years.”

Meanwhile, the authority refers to the international standard for the handling of high voltage (IEC/PAS 60092-510) that is already in force onshore. According to this standard, monitoring, inspection and knowledge are all required.

“When you’re talking about electricity, it is always associated with dangers



that can cause serious injury and damage to personnel and property. It is very important that people working with electricity are authorized or instructed by qualified personnel,” says Saeed Mohebbi.

Even with lower voltages in the cables, proper handling procedures are necessary to maintain safety. But according to Saeed Mohebbi, these are not always followed.

“It is important that the cables are not crushed or damaged in other ways, and sometimes they are installed in the wrong way. If there is no qualified electrician onboard, the chief engineer is responsible for ensuring that personnel involved in the installation work know what to do.”

More shipping accidents in Europe

For the fourth consecutive year, the European Maritime Safety Agency, EMSA, is publishing a summary of accidents in and around European waters. After a decline in 2009, the number of accidents has increased again. Of the 559 that occurred last year, 45% were collisions, 22% were groundings and 13% were fires and explosions. Shipwrecks accounted for less than 5% of the total. Of the 61 people who lost their lives at sea, 29 were on merchant ships, 20 on fishing vessels and 12 on other types of commercial vessels such as tugboats, anchor ships and supply ships for oil platforms. The death rate is up 17% from the previous year but is still lower than the figure of over 80 who died in 2007 and 2008.

The reason for the increase in accidents is stated as more frequent traffic. The EMSA report also states that the risk of major accidents increases as ships constructed become larger. The largest accident last year occurred in November off the coast of Bulgaria. The 33 year old cargo ship *Karim 1* sank after a collision with the tanker *Alessandro DP*. Five crewmen could be rescued, but five drowned.

Stora utmaningar för marinen

Attityder, ledarskap och uppdatering av en åldrande flotta är områden som marinen behöver arbeta vidare med. Det säger Mikael Wendel, chef för den militära sjösäkerhetsinspektionen.

Omfattande förändringar pågår inom försvaret och det märks också i marinen. Värnpliktiga ersätts av anställda sjömän och det gamla invasionsförsvaret omvandlas till ett insatsförsvaret med ökad internationell tjänstgöring. Det får direkta konsekvenser i den dagliga verksamheten ombord och ställer nya krav på arbetsmiljö och säkerhet. Mikael Wendel är chef för den militära sjösäkerhetsinspektionen som genom delegering från Transportstyrelsen sköter tillsynen av örlogsflottan. Enligt honom fungerar arbetsmiljöarbetet inom marinen generellt väl.

Mjuka frågor

– Arbetsmiljölagen har gällt inom örlogsflottan sedan 1980 och man försöker uppfylla kraven om systematiskt arbetsmiljöarbete. Jag upplever att man tagit krafttag kring det här de senaste åren och det beror nog till stor del på Fartygsmiljönämnden som driver på, säger Mikael Wendel.

Men det finns också sådant som behöver förbättras, menar han.

– Framför allt måste vi jobba mer med mjuka frågor, som attityder till jämställdhet och riskanalyser, men också ledarskap. De som blivit mest ifrågasatta på den punkten är amfibie- och specialförbanden.

Hur man behandlar kollegor och underställda är en fråga som till och från dis-



Mikael Wendel, kontrollerar arbetsmiljö och säkerhet inom örlogsflottan. Foto Linda Sundgren.

kuterats i försvaret. Under senare tid har debatten fått ny energi i samband med att värnplikten lades i malpåse förra året. I en färsk enkätundersökning från garnisonen i Skövde klagar soldater på att de ses som mindre vetande med nedlåtande kommentarer och personliga tillrättavisningar.

– Vi måste jobba vidare med det här, säger Mikael Wendel. Framst är det en fråga om ledarskap, att vi har bra chefer, och det får vi genom information och utbildning.

Att skapa ett bra klimat på fartygen är viktigt, inte minst i rekryteringssyfte. Försvarsmakten är numera en aktör på den öppna arbetsmarknaden och konkurrerar om ungdomarna med andra arbetsgivare.

– Med anställda sjömän ökar kraven på medinflytande och standarden på hytter och mässar. Förr kunde man bo i små mässar och man åt och sov i samma utrymme, men sådant kommer successivt försvinna när vi bygger nytt, säger Mikael Wendel.

Åldrande flotta

Svenska örlogsflottan börjar bli till åren och många fartyg är 30 till 40 år gamla. En långsam utfasning av äldre fartyg har påbörjats och i och med det blir boende- och arbetsmiljön bättre. Dessutom byggs befintliga fartyg till viss del om för att öka komforten. Att få arbetsgivaren med på arbetsmiljöfrämjande åtgärder är sällan svårt, enligt sjösäkerhetsinspektören.

– Dyker det upp en arbetsmiljöfråga har den företrädare i processen och jag har inte upplevt att ett förslag stoppats på

grund av ekonomiska skäl. ÖB har vid upprepade tillfällen uttalat att arbetsmiljön är viktig och hans ord väger tungt. Däremot finns det andra faktorer som gör att det kan dröja innan ett förslag blir verklighet.

– Om vi pratar fysiska förändringar, ombyggnader av fartyg, går det alldeles för långsamt. Det ska in materielplaner, det ska beställas, man ska göra upphandling enligt gällande regler och så vidare, säger Mikael Wendel.

En pådrivare i arbetsmiljöarbetet är Fartygsmiljönämnden (försvarets motsvarighet till San).

– Arbetstagarorganisationerna ställer krav på arbetsmiljön, och de är berättigade, säger Mikael Wendel.

Marinen har cirka 500 flytetyg, inklusive kanoter och roddbåtar. Ett 80-tal är fartyg på 40 ton (cirka 20 brutto) eller mer och många av dem är byggda för att patrullera svenska kusten. När Försvarsmakten nu ställer om till ett insatsförsvaret med ökat deltagande i internationella insatser ställs andra krav på fartygsmiljön. Trångboddheten, bristen på privatliv och begränsade träningsmöjligheter blir mer kännbart under internationella insatser än vid övning på hemmaplan.

– Våra korvetter och fartyg är relativt små och byggda för att vara ute några dagar åt gången i svenska farvatten. Ska man ner till värmen i Adenviken och Medelhavet och vara ute i flera veckor blir det helt andra påfrestningar på fartyg och besättningar.

Linda Sundgren

Mikael Wendel

Ålder: 55

Familj: Hustru Diana och sonen Martin, 15 år

Bor: Radhus i Björkhagen i Stockholm

Tjänst: Chef för militära sjösäkerhetsinspektion

Bakgrund: Sjökrigsskolan i Näsby park, 1975. Civilingenjör/skeppsbyggare vid KTH 1980, officersexamen och mariningenjör 1981. Ubåtsflottan, ubåtsingenjör, projektledare för byggnation av patrullbåtar i Singapore och flera befattningar på FMV. Chef för teknikkontoret fartyg 2003-2004 samt chef för marinens fartygsinspektion 2005-2007.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Effektiv riskhantering på årets San-konferens!

Att lära av misstag är bra - att undvika göra fel ännu bättre! Genom regelbundna och väl genomförda riskbedömningar kan problem och riskområden upptäckas och åtgärdas innan olyckan är framme. På höstens San-konferens kommer vi främst att fokusera på metoder för att hitta risker i både den fysiska och den psykosociala arbetsmiljön. Men vi kommer också att prata om hur vi kan lära av olycksutredningar för att skapa säkrare arbetsplatser. Dagen avslutas med en mingelbuffé.

Konferensen hålls **20 oktober** i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig senast **7 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblanketter hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se. För mer information kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se

Hjärtligt välkommen!

Dags att premiera insatser för god arbetsmiljö!

Buller, kemikalier, trivsel, kommunikation, relationer, i stort sett allt som påverkar oss i jobbet hör till vår arbetsmiljö. Inom SAN vet vi att det finns många goda krafter som verkar för bättre förhållanden för dem som arbetar ombord. Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför höstens utnämning av 2011 års arbetsmiljöprismottagare. Priset består av 10 000 kronor plus en SAN-flagga i fullformat och delas ut samband med höstens SAN-konferens. Förslag på kandidater lämnas senast **7 oktober** till Eva Ohlsson på eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

**SAN PRISET
2011**

~ I KORTHET ~

"Sjöröveriet måste stoppas från land"

De alltmer frekventa attackerna mot fartyg utanför Somalia kan inte stoppas med militära insatser till sjöss. För att komma till rätta med problemen krävs omfattande åtgärder i land med uppbyggnad av ett fungerande rättsväsende, Kustbevakning och förbättrade levnadsvillkor för befolkningen. Det konstateras i en nypublicerad forskningsrapport från Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI.

Arbetande kvinnor sover sämre än sina manliga kollegor

Medan 19 procent av manliga anställda har problem med att somna om kvällen är motsvarande siffra för kvinnor hela 29 procent. Det visar en studie som Previa låtit göra. Bland kvinnor ökar sömnproblemen med stigande ålder och 37 procent av kvinnor över 51 år har svårt att sova. För män är det mer jämnt fördelat över åldersgrupperna. Stress på arbetsplatsen tros lika bakom problemen.

Minskat pappersarbete på försök

I våras startade EU ett projekt för att minska administrationen på fartyg i europeiska farvatten. Istället för att besättningen rapporterar uppgifter om ankomst- och avgångstid, last med mera ska nödvändig information levereras automatiskt till hamnarna via EU:S sjötrafikövervakningssystem. Cirka 250 fartyg deltar i projektet som pågår fram till årsskiftet för att därefter utvärderas.



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: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, linda@san-nytt.se

Redaktionskommitté:
Johan Marzelius, SFBF
Mikael Huss, SBF
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2011