



# SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 36 2/12

## TEMA: MÄTA PSYKOSOCIAL ARBETSMILJÖ

"Att mäta utan att följa upp är meningslöst" .....	1	San tipsar.....	4
Stort intresse för trivsselfrågor.....	3	Sjöfartsavdelningen informerar .....	5
MLC-certifiering drar i gång till hösten .....	3	English summary .....	6
San har ordet .....	4	Profilen: Antti Aittola .....	7
Utblick .....	4	Stiftelsen Sveriges sjömanshus 40-årsjubilerar .....	8
Forskning .....	4	I korthet .....	8

# "Att mäta utan att följa upp är meningslöst"

Hur mår folk ombord – egentligen? Den frågan intresserar allt fler. Men att mäta den psykosociala arbetsmiljön kräver såväl goda förberedelser som professionella frågor och uppföljning. Det menar psykolog och forskare Anders Pousette vid Sahlgrenska akademien i Göteborg.

Länge låg fokus i arbetsmiljöarbetet på "hårda" frågor. Det handlade om att minska risken för olyckor och fysiska skador och underlätta samspillet mellan människa och teknik. Men under 2000-talet har intresset för psykosociala frågor ökat. Sambandet mellan ett bra ombordklimat, arbetsmässiga prestationer och säkerhet har klarnat och flera undersökningar visar att personal som trivs utför ett bättre arbete.

Men att ringa in och åtgärda problem som bottnar i personliga konflikter och vantrivsel upplever många som svårt. Anders Pousette på Sahlgrenska har mångårig erfarenhet av att mäta psykosocial arbetsmiljö. Enligt honom är det inte särskilt komplicerat, men det kräver ändå viss kunskap om hur man går tillväga.

– Det första man bör göra är att ställa sig frågan varför man vill mäta. Att mäta för sakens skull gör ingen skillnad, man måste sätta det i ett sammanhang och göra det till en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet med tydliga mål och uppföljningar.



Att ta reda på hur besättningen mår lönar sig.

På ett större rederi är enkät den mest effektiva mätmetoden, enligt Anders Pousette. Att sätta samman frågeformulär på egen hand är dock inget han rekommenderar, utan hänvisar till någon av alla de leverantörer som finns för den här typen av tjänster.

### Rätt frågor

– Att utforma en enkät är ett digert arbete som kräver god kännedom om hur man formulerar frågor och svar för att få fram det man verkligen vill veta. En liten för-

ändring i en formulering kan ge väsentligt olika resultat.

Som exempel tar han påståendet "Jag trivs på mitt jobb", med fem svarsalternativ från "stämmer inte alls" till "instämmer helt". Den som verkligen tycker om sitt arbete kommer att kryssa i alternativ fem. Men om påståendet istället formuleras som "Jag trivs verkligen på mitt jobb", kommer svaret från samma person förmodligen bli "instämmer", vilket bara motsvarar en fyra.

– I det senare fallet ligger superlativet

redan i själva påståendet vilket ger en lägre siffra i svaret. Vid en utvärdering av mätresultat är det stor skillnad mellan en fyra och en femma, säger han.

Frågorna måste också vara rätt i antal, fortsätter Anders Pousette. Med fler än 80 frågor är risken stor att de svarande tröttnar eller inte tänker igenom varje svar ordentligt. Med för få frågor blir å andra sidan underlaget för dåligt för att dra rätt slutsatser och oftast krävs ett 60-tal frågor för att få en heltäckande bild av läget.

– Man brukar räkna med tre till sju frågor per område man vill undersöka. Man ska heller aldrig använda en enskild fråga för att dra generella slutsatser.

### Jämför med andra

När enkätsvaren är levererade och sammanställda behöver de jämföras med ett referensmaterial; det för att kunna bedöma vad som är bra och vad som är dåliga resultat. I ett större rederi kan det totala materialet fungera som referens där man kan jämföra svaren från det egna fartyget med det totala resultatet. Ett litet rederi kan istället behöva referensmaterial utifrån.

– Försök att hitta en målgrupp som är så nära den egna som möjligt. Referensmaterial är något som leverantören av mät-tjänsten ska erbjuda, men det kan vara bra att på förhand ta reda på vilken referensgrupp de tänker

använda, säger Anders Pousette.

Att upprepa samma mätning år från år är också ett sätt att skaffa referensmaterial och följa utvecklingen.

– Folk gillar i allmänhet sitt arbete, det finns alltid något man tycker är bra. Om det är riktigt risigt sjunker svaren ett skiljesteg och får man en sänkning ska man definitivt se det som varningsklocka.

Enligt Anders Pousette bör man undvika att göra enkäter på fartyg med färre än tio personer. Skälen är flera. Dels blir underlaget för litet för att dra generella slutsatser. Dels kan det skapa sekretessproblem eftersom färre svaranden ökar risken för att man ska kunna lista ut vem som har skrivit vad.

– På mindre fartyg är det bättre att sätta sig ner tillsammans och prata om hur man mår och trivs. Men det kan ändå vara bra att ha en punktlista med frågor att följa för att inte missa något, säger han.

Oavsett om man använt enkät eller gruppsamtal är det viktigt att följa upp svaren. Resultaten ska återrapporteras till



*Det kan vara svårt att själv reda ut problem ombord. Då är det viktigt med stöd från land.  
Illustration: Jennie Ericsson.*

besättningen och man måste vara beredd att sätta in åtgärder för att förbättra de problemområden som identifieras.

– Min erfarenhet är att det ibland brister i uppföljningen och att man inte riktigt vet vad man ska göra med resultaten. Men det är mycket viktigt att följa upp. Om folk tar sig tid att fylla i en enkät och delge sina åsikter, blir de besvikna om det sedan inte händer något. Då kan mätningen få helt motsatt effekt, säger Anders Pousette.

### Förankra enkäten

Men besättningarna behöver ofta hjälp från land med att följa upp resultaten. Att på egen hand reda ut de svårigheter som uppdrag är ofta problematiskt.

– Om det exempelvis framkommit att samspelet ombord inte fungerar är det i sig något som kan göra det svårt att diskutera tillsammans, säger Anders Pousette.

Ett lagom mätintervall är en gång om året, enligt Anders Pousette. Har man större problem kan man behöva mäta oftare. Ett alternativ är att bryta ut den del i enkäten som man vill följa närmare.

– Men det förutsätter att leverantören av enkäten är välvilligt inställd till det. En god idé är att ta reda på innan om de tillåter det.

Enligt Anders Pousette är en bra svarsfrekvens från cirka 60 procent. Betydligt färre svar kan vara en indikation på att något inte står rätt till, men noggranna förberedelser brukar generellt ge bättre respons.

### Enligt arbetsmiljöforskning behöver följande faktorer uppfyllas för att vi ska trivas på jobbet

- Kontroll över arbetssituationen. Att kunna styra arbetstakten och utforma uppgifternas innehåll.
- Stimulans och utveckling. Att ha möjlighet att lära sig nya saker och att utveckla sina förmågor.
- Fungerande ledarskap. Det ska präglas av tydlighet och engagemang i arbetsuppgifterna, men också av omsorg och fokus på medarbetarnas person och relationer.
- God arbetsgemenskap. Bra stämning i arbetsgruppen. Att alla känner att de är en i gänget och upplever att de gör ett bra arbete tillsammans.
- Balanserad arbetsbelastning. Man ska varken ha för mycket eller för litet att göra. Det gäller både fysiskt och psykiskt.

– Enkäten ska inte vara något som plötsligt dimper ner från ovan. Man behöver förankra den hos befälhavaren och besättningen, förklara varför man gör den, att det är frivilligt att delta och vilka som får tillgång till resultaten. Den etiska aspekten är väldigt viktig. Folk ska känna sig trygga med att deras svar inte hamnar i orätta händer.

Linda Sundgren

# Stort intresse för trivselfrågor

Hos Stena Line lyfts den psykosociala arbetsmiljön fram. Frågor som rör trivsel och samarbete införlivas i det systematiska arbetsmiljöarbetet (sam).

– Vi gör framsteg, men arbetet kräver att det finns ett par personer på varje fartyg som tycker att de här frågorna är viktiga och driver dem. Inget händer av sig självt och hos oss är det ganska stor skillnad mellan båtarna, säger Bo Lindgren, teknisk chef på Stena Jutlandica.

Efter att ha deltagit i utbildningen av samtliga rederiets seniorbefäl och skyddsombud i sam och psykosocial arbetsmiljö, kan Bo Lindgren med säkerhet säga att det finns ett stort intresse för de här frågorna.

– Vi såg ett mönster i våra kursutvärderingar. Alla var positiva, men man tyckte att en dag var för lite, säger han.

En fråga som många ville prata om var skyddsombudens rätt att delta vid planering och genomförande av omorganisationer som rör besättningen, berättar Bo Lindgren.

– Vi har precis gjort sådana förändringar utan att skyddsombuden fått vara med, och det blev en hel del diskussion kring detta.

Bo Lindgren har i flera år engagerat sig i arbetsmiljöfrågor och varit pådrivande i införandet av sam i rederiet, något han också belönats för med Sans:s årliga



Bo Lindgren har i flera år varit engagerad i den psykosociala arbetsmiljön ombord.  
Foto: Linda Sundgren.

arbetsmiljöpris. Nu jobbar han med att implementera psykosociala frågor i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Och det, menar han, sker bäst genom handling.

## ”Ingen ny pappershistoria”

– Man måste visa folk att det här inte är någon ny pappershistoria, att det faktiskt händer saker. Alla ska känna att de blir lyssnade till, att det de säger tas på allvar och leder till förändring.

Men att själva ombord hantera problem som bottnar i sociala relationer och vantrivsel är ofta svårt, konstaterar Bo Lindgren. Därför har man ibland tagit hjälp utifrån. Vid ett tillfälle fick man

stöd av Transportstyrelsen, vid ett annat tog man in en extern konsult.

– Problemet med psykosociala frågor är att befälen ofta är inblandade och är en del av konflikten. Då är det svårt för dem att själva ta tag i situationen.

En annan förutsättning för ett fungerande arbete är stöd från landkontoret, säger han.

– Har man inte ledningen med sig spelar det ingen roll hur mycket man kämpar ute på båtarna, då händer ingenting i alla fall. Men vi har tur att ha en dp [designated person] som tycker att de här frågorna är viktiga och en bra personalavdelning.

Linda Sundgren

## MLC-certifiering drar i gång till hösten

Efter sommaren påbörjar Transportstyrelsen MLC-certifieringen av svenska fartyg. Enligt överinspektör Jan Borgman uppfyller de flesta redare kraven, men det kommer att behövas mer strukturering och dokumentation för att bli godkänd.

I våras ratificerade Sverige den internationella sjöarbetskonventionen, MLC (maritime labour convention). Konventionen träder i kraft ett år efter att 30 länder med 33 procent av världstonnage har antagit den, och nu återstår endast tre länder innan kravet är uppfyllt. Certifieringen av de svenska fartygen hanteras av Transportstyrelsen.

– Vissa rederier har redan hört av sig

med frågor och vi räknar med att dra igång på allvar efter semestrarna. Svenska redare har redan det mesta som konventionen kräver på plats genom nationell lagstiftning, men det kommer nog ändå bli mer jobb än de flesta tror med

*”Svenska redare har redan det mesta som konventionen kräver på plats... men det kommer nog ändå bli mer jobb än de flesta tror”*

att strukturera och dokumentera arbetet, säger Jan Borgman.

Sjöarbetskonventionen, även kallad sjömännens bill of rights, är en sammanställning av 37 befintliga konventioner och ungefär lika många rekommendatio-

ner. Den reglerar sådant som arbetsmiljö, sociala villkor och anställningsförhållanden och ska stärka de ombordanställdas rättigheter. När konventionen träder i kraft måste varje fartyg i internationell trafik ha ett MLC-certifikat för att få fortsätta att gå. Certifikatet ska förnyas vart femte år med en mellanliggande besiktning.

– Våra inspektörer har fått utbildning i detta. Tyngdpunkten har legat på sjömannens fundamentala rättigheter med dräglig arbetsmiljö och villkor. Jag brukar säga till dem att ta på andra glasögon än de vi vanligtvis använder vid inspektioner. Det här handlar om mjuka världen

fortsätter på sid 8

## ~ SAN HAR ORDET ~

# Härdare kan orsaka astma och allergi

Regelverket kring hantering av tvåkomponentsfärg är rigoröst, och det finns en orsak till det: färgen är giftig och hälsovådlig. Nyligen har vi sett flera exempel på detta. I ett svenskt färjerederi har åtta personer på olika fartyg drabbats av allt från astma till allergier på grund av exponering för härdplaster som epoxi och isocyanater. Och det här rederiet är tyvärr inte unikt. Min erfarenhet är att man generellt är dåligt insatt i riskerna med tvåkomponentsfärg, både ombord och på rederikontor, och att man inte inser vilka allvarliga konsekvenser som exponering kan få för hälsan.

När jag är ute och föreläser på sjömansgymnasier brukar jag passa på att fråga eleverna hur många som hållit på med tvåkomponentsfärg på prak-

tikerna. Samtliga brukar räcka upp handen. När jag frågar vilka som genomgått en särskild utbildning och läkarundersökning för att hantera sådan färg är det ingen som gjort det. Och så här ska det naturligtvis inte gå till, elever ska över huvud taget inte vara i närheten av tvåkomponentsfärg. Men oavsett ålder och befattning måste man ha tillräcklig kunskap om härdplaster innan man börjar arbeta med det, och det är rederiets skyldighet att se till att besättningen får den utbildning som krävs.

Karl-Arne Johansson/SEKO sjöfolk



***"De som jobbar ombord är sjömän, inte brandmän, men förväntas ändå agera som sådana om något händer."***

*Befälselev och före detta brandman Antti Aittola om rökdykning till sjöss.*

## ~ UTBLICK ~

# "Lite har hänt på 100 år"

Den 15 maj 1912 inträffade det som skulle bli historiens hittills mest omtalade fartygsolycka. Strax före midnatt gick passagerarfartyget Titanic på ett isberg och 02.20 sjönk hon med aktern rakt upp i luften. Fartygets konstruktör var med på resan. När han fick veta skadans omfattning, en 90 meter lång reva i sidan, sa han till kapten att de skulle sjunka. Han visste att fartyget inte kunde hållas flytande med en sådan stor öppning. I olycksutredningen som följde fördes flera säkerhetshöjande förslag fram. Men sjökaptan Christer Lindvall, president i internationella befälhavarorganisationen IFSMA och senior advisor i Sjöbefälsföreningen, konstaterar att flera av de åtgärder som föreslogs efter Titanic fortfarande diskuteras. Som dubbelskrov för passagerarfartyg med tvärlängsgående, vattentäta skott.

– Denna skottindelning föreslog redan Lord Mersey i den engelska haverirapporten i juli 1912 tillsammans med 24 andra rekommendationer. Det är minst sagt

uppseendeveckande att det hänt så otroligt lite på 100 år, säger han.

FN:s sjösäkerhetsorganisation, IMO, har i år särskilt fokus på konstruktions- och stabilitetsfrågor. Generalsekretären, Koji Sekimizu, har efterlyst förslag om hur sjösäkerheten kan förbättras för de allt större passagerarfartygen och temat för årets upplaga av Världssjöfartens dag är *100 år efter Titanic*.

Linda Sundgren



Christer Lindvall.



Titanic 1912.

## ~ FORSKNING ~

# Sjösättning av nordiskt nätverk

Ett nätverk för nordiska forskare inom hälsa och säkerhet ombord har sitt första möte i september i danska Esbjerg. Ambitionen är att skapa ett forum för utbyte av kunskap och forskningsresultat mellan länderna. Bland de anmälda finns: Chalmers tekniska högskola, Linnéuniversitetet i Kalmar, department of Occupational and Public Health i Torshamn, Norwegian Centre for Maritime Medicine, University of Turku samt Radio Medical i Danmark. Den som är intresserad av att delta på mötet eller vill ha mer information kan kontakta Urban Svedberg vid Arbetsmiljö- och yrkesmedicin i Sundsvall: urban.svedberg@lvn.se, 060-18 15 52, 0733-52 54 05.

## ~ SAN TIPSAR ~

# Kemiska arbetsmiljörisker på konferens

Mer eller mindre hälsoskadliga kemiska produkter används inom en rad avdelningar ombord. På höstens San-konferens behandlas detta ämne av flera föredrags hållare med olika infallsvinklar. Konferensen äger rum i Göteborg den 25 oktober och deltagandet är kostnadsfritt. Inbjudan, program och anmälningsblankett kommer att läggas ut på San:s hemsida, [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

# Nominera till San-pris

Nu är det dags att nominera kandidater till årets San-pris. Priset delas ut till personer, organisationer eller företag som aktivt verkar för en bättre arbetsmiljö till sjöss. Förslag på prismottagare kan lämnas till Eva Ohlsson, 031-62 95 40 eller [eva.ohlsson@transportgruppen.se](mailto:eva.ohlsson@transportgruppen.se).



# Intyg efter utbildning

Den som genomför San:s interaktiva arbetsmiljöutbildning, på svenska eller engelska, kommer hädanefter att få ett intyg på sina kunskaper efter genomgången kurs. Intyget skickas automatiskt till den mailadress som du registrerat och är, precis som kursen, kostnadsfritt. Kursen hittar du på San:s hemsida, [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se), under rubriken "Testa dina arbetsmiljökunskaper".

## ~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

Den kan också läsas på engelska på [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

### Heta arbeten brandorsak

Branschens eget rapporteringssystem, Insjö/Foresea, har mottagit elva rapporter om heta arbeten, svetsjobb, som orsakat eller riskerat att orsaka brand. I tio fall har det uppstått brand eller rökutveckling. Vid ett tillfälle utfördes svetsarbete på en lastanordning. Glödande stålbitar föll ned på tanktoppen. En timme senare upptäcktes att spill av hydraulolja hade antänts och en mycket kraftig rökutveckling uppstått. Först efter släckning med pulversläckare och vatten var situationen under kontroll.

Med anledning av ovanstående vill utredningsheten nämna följande:

- Det är viktigt att interna rutiner följs och att man tar dessa på allvar (exempelvis hot work permit).
- Oljespill eller annat skräp ökar risken för att bränder.
- Brand kan uppstå även lång tid efter att hett arbete avslutats.

*Insjö/ForeSea id 55, 278, 316, 642, 1040, 1285, 1462, 2029, 2572, 2713, 2720  
SFu dnr 06.05.02 TSS 2012-1078*



*Denna bild är på ett annat fartyg, men samma princip gäller: en brand kan vara förödande.*

### Felkalibrerade kompass vanliga

Det finns vissa mindre kända fallgropar vid upprättande av deviationskurvor för den magnetiska kompassen. Flera gånger har kurvor visat sig vara helt fel trots att man ombord trott att man gjort rätt. Fyra fartyg har studerats av en auktoriserad kompassjusterare. Alla fartygen hade någon form av fullt modernt Compass Monitoring System. Fartyg A och B hade traditionella gyroskop, fiberoptisk

attitydgyro, GPS-kompass och magnetkompass med avkänning (genom Flux-Gate Pick-off). Fartyg C och D hade dubbla fiberoptiska attitydgyron med nordsökning och GPS-stöttning samt magnetkompass (med Flux-Gate Pick-off). Gemensamt var att de fyra fartygen hade en standardkompass som enbart gick att läsa av på toppbryggan (ingen spegel eller videoöverföring). Besättningarna läste av magnetkompassens värde i instrumenten från manöverplats med hjälp av en Flux-Gate Pick-off. På samtliga fartyg var denna sensor felaktigt kalibrerad. Värdena noterades i deviationsjournal och loggbok, men på grund av felet fanns ingen logik i anteckningarna och värdena var knappast användbara. GPS-navigatorerna innehåller information om missvisningens storlek för alla områden på jorden. En förprogrammerad modell ska ta hänsyn till att jordmagnetismen ändras över tid. Nu har jordmagnetismen ändrats snabbare än väntat. Om modellen inte är uppdaterad kan uppgifterna vara fel. Dessutom förekommer ett felaktigt "deviationsprogram" i MS Excel som används på svenska fartyg. Programmet levererar deviationskurvor/värden åt fel håll vilket kan leda till felvända tabeller. På fartygen A och C ovan har detta förekommit och tabellerna har accepterats trots uppenbara fel. Bidragande kan vara att elektroniska sjökort saknar kompassros. Felet kan ibland upptäckas genom att den felaktigt kalibrerade sensorn gör att larmet för gyro-diff ofta aktiveras. Det kan i sin tur påverka autopilotens eller trackholdingsystemets funktion.

Följande slutsatser dras:

- Hantera magnetkompass med noggrannhet.
- Kontrollera deviationskurvan och dess rimlighet ibland.
- Besättningen behöver veta hur man kalibrerar sensorn som registrerar magnetkompassens inställning.
- På fartyg med elektroniska sjökort är det extra viktigt att man säkerställer att GPS har den senaste jordmagnetiska modellen.

SFu

### Märklig skrovskada

På resa i en trafikseparation i södra Östersjön kändes plötsligt en kraftig smäll i fartyget. Något hade passerat genom skrovet i förstäven och upp genom backdäcket och orsakat ett hål med diametern om cirka en meter. Man kunde inte förstå vad det



*Hål i däck på backen.*

berodde på och gick därför till hamn för vidare undersökning och sjövärdighetsbesiktning. Senare har slutsatsen dragits att det troligaste är att ett jack up-ben orsakat skadan. Ett bogserekipage som passerat strax innan hade tappat ett sådant.

SFu

### Räddningsbåt kantrade vid sjösättning

Ombord hölls övning med sjösättning av fartygets snabbgående räddningsbåten (FRB). Under firning insåg man att den nyligen bytta fånglinan var för lång, men valde ändå att fortsätta. När båten nådde vattenytan lossnade fånglinan, båten skar ut och kantrade samtidigt som vajern brast. Räddningsbåten var fri men vattenfylld och kantrad, och de tre besättningsmännen hamnade i vattnet. En av dem låg under räddningsbåten, men lyckades komma upp efter några minuter. Besättningsmännen plockades upp av en lotsbåt. FRB bärgades av ett arbetsfartyg. Ingen blev fysiskt skadad, men räddningsbåten fick omfattande skador. Orsak till händelsen bedöms vara att kroken till fånglinan inte var helt låst. Senare kontroll visade att fjädern till låsningen inte fungerade tillfredsställande. Att fånglinan inte varit tillräckligt sträckt bedöms vara en bidragande orsak.

Följande noteras:

- Det är oerhört viktigt att utrustning i sjösättningsanordningar, som fjädern till kroken, hålls i toppskick.
- När man byter ut en fånglina ska man säkerställa att den får rätt längd.
- Det finns risk för att roterande propellrar, både på räddningsbåten och fartyget, kan vålla personskador.
- Riskerna vid den här sortens övning kan minskas, exempelvis genom att räddningsbåten sjösätts utan besättning.

*SFu dnr 06.05.02 TSS 2012-810*

## ~ ENGLISH SUMMARY ~

Read the whole magazine in English at [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

### THEME: MEASURING THE PSYCHOSOCIAL WORK ENVIRONMENT



*Finding out how the crew feels is worthwhile.*

### “Measuring without following up is pointless”

How are people onboard – really? The question is of more and more interest. Measuring the psychosocial work environment requires good preparation, as well as professional questions and monitoring. This is claimed by psychologist and researcher Anders Pousette from the Sahlgrenska Academy in Gothenburg. He explains that it is not particularly difficult to measure the psychosocial work environment. For a large shipping company, a questionnaire is the most effective method of measurement. There must also be the right number of questions. If there are more than 80 questions, there is a large risk that the respondents will be tired before the questionnaire is finished or that they will not consider each reply thoroughly. If there are too few questions, on the other hand, the data will be too poor to draw sound conclusions. Around 60 questions are usually required to gain a comprehensive picture of the situation. According to Anders Pousette, you should avoid using questionnaires on ships with fewer than ten people in the crew.

“On smaller ships, it is better to sit down together and talk about how crewmembers feel and whether they enjoy their work. It is still good to have a list of questions to follow in order not to miss anything, though,” he says.

Regardless of whether you use a questionnaire or group discussions, it is important to follow up responses. The results will be reported back to the crew and you must be prepared to adopt mea-

asures to improve any problem areas that are identified.

“My experience is that there are sometimes gaps in the follow-up process and that people do not really know what to do with the results. But it is very important to follow up. If people take the time to fill in a questionnaire and give their opinions, they will be disappointed if nothing happens. Then measuring can have exactly the opposite effect,” says Anders Pousette.

### Great interest in issues of well-being

The psychosocial work environment is being examined at Stena Line. Issues relating to well-being and cooperation are being included in systematic work environment management (SAM).

“We are making progress, but the work requires that there are a couple of people on each ship who think that these issues are important and who drive them forwards. Nothing happens by itself and in our company there is quite a big difference between the ships,” says Bo Lindgren, technical manager at Stena Jutlandica.

Bo Lindgren has been committed to work environment issues for many years and been a driving force in the establishment of systematic work environment management in the shipping company. At present he is working with the introduction of psychosocial issues in systematic work environment management. And that, he says, is best done through actions.

“You must show employees that this is not just more paperwork, that things are in fact happening. Everyone must feel that they are being listened to, that what they say will be taken seriously and will lead to change.”

“But managing problems onboard that stem from social relations and feeling ill at ease is often difficult,” says Bo Lindgren. “Sometimes you have to take outside help. On one occasion we have had support from the Swedish Transport Agency, and on another occasion we hired an external consultant.”

Another important factor in the success of this sort of work is support from the onshore office, he says.

“If you don’t have the management on your side, it doesn’t matter how much you struggle on the ships, nothing will happen anyway. But we are lucky in having a DP [designated person] who thinks that these issues are important, as well as a good human resources department.”



*Jan Borgman at the Swedish Transport Agency.*

### MLC certification starts in the autumn

In the spring, Sweden ratified the MLC (Maritime Labour Convention). The Convention will enter into force one year after 30 countries with 33% of world tonnage have adopted it, and only three countries now remain before the quota is met. Certification of Swedish ships will be managed by the Swedish Transport Agency, where work is soon expected to begin.

“Our inspectors have been given training in this. The emphasis has been on seafarers’ fundamental rights, with a decent work environment and conditions. I advise them to take a different attitude than the one we usually have during inspections. This is about soft values and humanitarian rights,” says Jan Borgman.

According to Jan Borgman, the shipping companies that implement systematic work environment management on their ships have already made good progress in the area. But there other things on the list, as well.

“For example, you must be able to show that seafarers employed were offered an opportunity to discuss the terms in an employment contract before they signed. In addition, the MLC requires transparency and that port states around the world check documentation, which will require a lot of translation. If you have one or more temporary employees, the work environment law must be available in English on the ship.”

Jan Borgman says he expects that all Swedish ships will be certified and ready by the day the Convention comes into force. However, he is not so sure that all flag states will succeed in meeting the requirements.

“It is the foreign flags that ignore social rights and the work environment in order to gain a better competition advantage that will have problems. Swedish ship owners will only benefit from the Convention,” he says.

# Belönades för effektiv brandbekämpning

Med ett kort plåtrör kopplat till en brandslang skapas en vattenvägg som effektivt hindrar bränder på däck att sprida sig. Bakom uppfinningen står kaptenselev Antti Aittola, som menar att brandskyddet till sjöss har stora brister.

Konstruktionen är lika enkel som effektiv. Ett cirka 40 centimeter långt plåtrör kopplas till en brandslang. I änden på röret sitter ett glipande lock fastsvetsat. När strålen träffar locket bildas en 180 graders vattenplym som skär av elden och skyddar övrigt gods.

– Effekten blir densamma som när man håller en sked under en vattenkran, förklarar Antti Aittola. Vi har provat röret under brandövning och det fungerar över förväntan.

Antti Aittola jobbade flera år som brandman i Räddningstjänsten innan han 2007 började läsa till sjökaptan. Under sina fartygspraktiker har han flera gånger noterat



Brandskyddsroren hindrar elden från att sprida sig. Foto: Antti Aittola.

brister i brandskyddet ombord. I fjol var han på Tor Freesia och vid en brandövning slogs han av hur svårt det var att hindra eld att sprida sig mellan de tätt parkerade lastbilarna på väderdäck. Han kom att tänka på en konstruktion han sett flera år tidigare vid ett besök i Norge, och insåg att något liknande borde kunna fungera även till sjöss.

– Chieften lyssnade och tyckte det var en bra idé. Efter mina anvisningar tillverkade han två rör av material vi redan hade. Nu har de gjort ytterligare sex rör och delat med sig till de andra båtarna i rederiet, säger Antti Aittola.

## Frigör folk

Brandskyddsroren är lätta att få på plats och kräver ingen övervakning. Vattnet från ett rör täcker fyra till fem trailers, och på Tor Freesia räckte det med två rör för att skapa en vattenvägg lika bred som fartyget.

– Fördelen är att man frigör folk som kan ägna sig åt att släcka branden. Brandskydd ombord bygger på att man är många som kan hjälpas åt, men med dagens minimibesättningar funkar inte det, säger han.

Till sommaren räknar 41-åriga Antti Aittola med att få ut sin sjökaptensexamen. Men intresset för sjöfarten har funnits länge och redan efter grundskolan hade han planer på att gå till sjöss. Så blev det dock inte. Istället hamnade han med tiden inom Räddningstjänsten där han arbetade några år innan han bestämde sig för att ändå satsa på sjöfarten. Han säger att han är nöjd med sitt yrkesval, men att brandskyddet ombord är undermåligt överlag.

– Det jag framför allt reagerat på är att man inte följer afsen om rökdykning när man övar. Jag har varit med om att rökdykarradiorna inte fungerat eller att man inte haft luvorna nerdragna hela vägen under övning.

Enligt Antti Aittola finns det flera åtgärder man behöver vidta för att höja brandsäkerheten. Grundprincipen bör vara att minska behovet av rökdykning så långt det går.

– De som jobbar ombord är sjömän, inte brandmän, men förväntas ändå att agera som sådana om något händer. Men de har för lite utbildning, och det är stor skillnad på att öva i en container iland jämfört med när det brinner på riktigt och är så hett att stövlarna smälter. Enligt Arbetsmiljöverket är rökdykning det farligaste arbete man tillåter i Sverige och jag tycker man borde sprinkla överallt ombord där det går för att så långt som möjligt undvika rökdykning.

Också rutinerna vid brandövning likasom utrustningen behöver ses över, enligt Antti Aittola.

– Varje övning ska ses som en utbildning där man tränar olika saker och situationer. Idag är det bara ett test där man gör samma sak om och om igen. Man jobbar mot klockan och vill ha det överstökad så fort som möjligt. Jag förstår att de har svårt att hinna med allt ombord, och därför borde rederierna ha en person som åker runt och hjälper båtarna. Sen måste man få bra utrustning också. Vissa redare köper bara in den billigaste utrustningen med tunna rockar som inte står emot någonting.

Linda Sundgren



## Antti Aittola

**Ålder:** 41

**Familj:** Singel

**Bor:** Lägenhet i Kalmar.

**Sysselsättning:** Studerar på sjökaptensprogrammet vid Linnéuniversitetet i Kalmar.

**Aktuell:** Mottog 25 000 kronor i belöning för sitt brandskyddsror vid Stiftelsen Sveriges sjömanshus belöningsdag den nionde maj.

**Bakgrund:** Har bland annat jobbat som brandman. Började läsa till sjökaptan i Mariehamn på Åland 2007, bytte 2010 till Kalmar.

**Arbetsmiljötips:** Köp rökdykarutrustning av god kvalitet och se varje brandövning som en utbildning där man får pröva nya situationer. Sträva efter att minimera behovet av rökdykare genom installation av sprinklersystem, exempelvis "high fog" (tät vattendimma) i personalutrymmen. Om man är sitt eget skyddsombud kommer man långt.

fortsättning från sid 3

och humanitära rättigheter, säger Jan Borgman.

### Lyft även för svenska fartyg

Enligt Jan Borgman har de rederier vars fartyg följer det systematiska arbetsmiljöarbetet redan kommit en bra bit på väg. Men det tillkommer även en del annat.

– Exempelvis måste man kunna visa att den anställde sjömannen har erbjudits konsultation om villkoren i ett anställningsavtal innan han skrivit under. Dessutom kräver sjöarbetskonventionen transparens och att port states världen över ska kunna kontrollera dokumentationen och det kommer att kräva en hel del översättning. Har man exempelvis tap-anställda måste arbetsmiljölagen finnas på engelska ombord.

Jan Borgman säger att han räknar med att samtliga svenska fartyg kommer att vara certifierade och klara den dagen konventionen träder i kraft. Däremot är han inte lika säker på att alla flaggstater kommer att lyckas uppfylla kraven.

– Det är de utländska flaggor som



Jan Borgman vid Transportstyrelsen.

struntar i sociala rättigheter och arbetsmiljö för att skaffa sig bättre konkurrensvillkor som kommer att få problem. Svenska redare ska bara ha fördel av konventionen.

Men han tror att arbetsmiljön även på svenska fartyg kommer att få ett lyft.

– Våra afsar [arbetsmiljöföreskrifter] ligger under svensk lagstiftning och har inte fått den tyngd de förtjänar i alla lägen. När vi nu får ett internationellt certifikat och även utländska port states ska kontrollera arbetsmiljön, kommer det bli mer fokus på de här bitarna, säger Jan Borgman.

Linda Sundgren

## Stiftelsen Sveriges sjömanshus 40-årsjubilerar

Den femte maj 1972 bildades Stiftelsen Sveriges sjömanshus. Den huvudsakliga uppgiften var att förvalta arvet efter de gamla sjömanshusen och ekonomiskt stödja behövande sjömän och sjömansänkor. De första decennierna minskade antalet gratialmottagare stadigt, men under senare år har kurvan planat ut. Sjömanshusstiftelsen stöd-

jer även forskning och utbildning och delar ut stipendier till studenter.

Mest känd har man blivit för de årligt återkommande belöningsdagarna då kreativa sjömän prisas för sinnrika uppfinningar som underlättar arbetet ombord (se föregående sida).

Linda Sundgren



Med anledning av jubileet hade årets belöningsdag en extra högtidlig inramning med infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd som prisutdelare. Här syns hon tillsammans med årets belöningsmottagare samt stiftelsens chef, Christer Nordling, och vice ordförande, Christer Themné, på knä längst fram i bild. Foto: Linda Sundgren.

## ~ I KORTHET ~

### Syra orsakade frätskador

En ekonomianställd skulle torka av bord i en av fartygets serveringar. Han sprayade en trasa med vad han trodde var rengöringsmedel, men flaskan innehöll syra. Mannen fick frätskador på händer och armar och händelsen har anmälts som arbetsskada, uppger Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

(LS)

### Benskadorna vanligaste förtöjningsskadan

Skador på benen är den vanligaste, 23 procent, åkomman i samband med förtöjningsolyckor. Näst vanligast är dödsfall med 14 procent. Lika många skadar ryggen medan skallskador står för sju procent. Det visar en sammanställning av brittiska P & I-klubben. Olyckorna orsakas oftast av trossar som går av, men även klämskador är vanliga. Hur många olyckor som granskats framgår inte i rapporten.

(UK P & I club)

### Lika många med bra som dålig kondis

Previa har konditionstestat 53 000 anställda i hela landet. Resultatet visar att 31 procent har dålig kondition, 34 procent har medelgod kondition och lika många har mycket god kondition. Hälften uppger att de har ett stillsittande arbete och endast motionerar lätt. Sämst flås hade män i gruppen upp till 35 år med 39 procent dålig kondition.

(Arbetsliv)



## SAN NYTT

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen 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, Sjöbefälsföreningen  
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen  
Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk

San-nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing  
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2012