



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 36 4/12

TEMA: KOMMUNIKATION

Brobygge och ökad förståelse	1	Forskning	4
Fem steg till bättre kommunikation	2	Sjöfartsavdelningen informerar	5
Kemiska arbetsmiljörisker lockade många	3	English summary	6
San har ordet	4	Profilen: Christer Edström	7
Utblick	4	I korthet	8

Brobygge och ökad förståelse

Jonas Sandell är befälhavare hos Transatlantic. Nu tjänstgör han för andra gången som lastplanerare på rederiet. Att ha jobbat både ombord och iland underlättar kommunikationen, säger han.

– Det är mycket lättare att höra av sig till kontoret när man känner dem som jobbar där.

Avståndet mellan rederikontor och fartyg är en extra utmaning när det kommer till samarbete och kommunikation. Att lösa uppgifter på distans med någon man knappt känner är ofta betydligt svårare än att prata med kollegan i rummet bredvid, särskilt när man jobbar i vitt skilda miljöer och under olika förutsättningar. Ett sätt att underlätta dialogen och minska risken för ett vi-och-dom-tänkande är jobbväxling. Det menar Jonas Sandell som sedan augusti arbetar med lastplanering hos Transatlantic i Göteborg. Det är andra gången han tjänstgör iland och att ha inblick i båda sidor av fartygsdriften ser han som en stor fördel.

– Innan undrade jag ibland vad alla på kontoret gjorde där egentligen och vilka de var, men nu förstår jag hur de jobbar, säger han.

Jonas har blivit något av en brobyggare mellan fartyget och kontoret. När han kom ombord efter förra landtjänstgöringen hade kollegorna en hel del frågor.

– Folk är intresserade och vill veta. Ombord ser man bara det som händer på den egna båten, men iland får man en



Befälhavare Jonas Sandell har tillfällig kontorstjänstgöring. Foto: Johan Högdén

mer övergripande bild av alla fartyg och linjer och hur det hänger ihop.

Sprider kunskap

Men han får också möjlighet att sprida kunskap på kontoret om förhållandena ombord.

– Här förstår de inte alltid varför de inte får svar direkt när de skickar ett mejl till en båt. Men det är ofta väldigt mycket att göra ombord, särskilt när vi ligger till kaj, och vi hinner inte alltid svara direkt. Sen går vi våra vakter också och man kanske ligger och sover när de hör av sig.

Som lastplanerare ringer Jonas då och

då till fartygen utan att ha något speciellt ärende. Av egen erfarenhet vet han hur betydelsefullt det är att känna stödet från land.

– Man uppskattar när rederiet hör av sig och frågar hur det går. Då känns det som att de är intresserade av det vi gör och att de bryr sig om oss. Man får inte glömma bort den sociala biten, den är viktig.

Under de 30 år han jobbat till sjöss har möjligheterna att kommunicera utvecklats en hel del. Framför allt blev det skillnad när mejlen kom, säger han.

– Mejlen har absolut underlättat och gör det enklare att hålla kontakten.

Samtidigt har det inneburit att det skickas ut betydligt mer grejer till båtarna och administrationen har ökat. Det är med andra ord både på gott och ont.

Men det finns fler sätt än jobbväxling som kan underlätta kommunikationen mellan land och fartyg. Gemensamma konferenser och sociala arrangemang är också bra för att knyta kontakter menar Jonas.

– Vi har haft några julfester ihop, men det har varit mer sporadiskt. Senast besättningarna blev inbjudna till rederiets var när våra nya lokaler i Göteborg invigdes i december förra året. Alla kan naturligtvis inte komma på sådant, vissa bor långt bort och en del måste jobba, men att lära känna varandra utanför jobbet tror jag är jätteviktigt för samarbetet.

Jonas har varit till sjöss sedan han var

17 år, senast som befälhavare på Transpulp. Även om han trivs på kontoret vill han tillbaka ut på sjön när den nuvarande tjänsten går ut om ett drygt halvår.

– Det har sina fördelar att jobba på kontor, men man är ju aldrig ledig i veckorna. Det blir inte mycket tid över till att ordna allt praktiskt med bil och annat.

Linda Sundgren

Fem steg för bättre kommunikation



Sans danska systerorganisation, Seahealth, har givit ut en broschyr om hur kommunikationen mellan land och sjö kan förbättras. Med utgångspunkt från undersökningar bland ombordanställda har de ringat in fem områden som behöver fungera för en bra dialog.

1. Samarbete på distans. Försök lära känna varandra genom att bjuda in till ömsesidiga besök. Anordna sociala tillställningar och starta projekt tillsammans. Ha regelbunden kontakt med fartygen. Ring inte bara när något behöver

utföras utan även för allmänna uppdateringar om läget ombord. Det uppskattas!

2. Kommunikation. Var medveten om svårigheterna att kommunicera. Ställ frågor när du inte förstår vad den andre menar och ge konstruktiv feedback för att visa att du uppfattat vad som sagts. Försök att sätta dig in i den andres situation och våga prata öppet om kulturella skillnader.

3. Skapa förtroende. Du kan inte beordra någon att ha förtroende för dig, det måste vinnas. Håll det du lovar, var ärlig och rättvis, visa förtroende för andra och att du är beredd att lära av misstag.

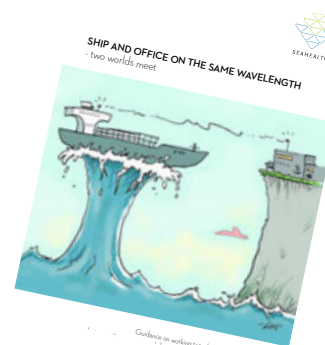
Glöm inte heller att visa uppskattning. Det kan vara svårt när man inte möts på daglig basis, men är inte desto mindre viktigt. Tala om när någon gjort något bra och visa intresse för det jobb som utförs ombord respektive iland.

4. Mejla med omdöme. Mejlen underlättar kommunikationen mellan fartyg och land, men den har också begränsningar. Undvik e-post vid komplicerade ärenden, det är lätt att något missförstås. Skicka inte mejl i affekt. Rannsaka dina formuleringar och hur det du skriver kan komma att uppfattas. Är du osäker, be en kollega titta på det innan du trycker på sändknappen.

5. Svåra och komplicerade budskap. Använd telefon eller boka ett personligt möte. Möjligheterna att ses är ofta begränsade men det kan vara mödan värt. Det är särskilt viktigt när det handlar om nya strategier, aktiviteter och procedurer.

Seahealth broschyr *Ship and office on the same wavelength-two worlds meet* finns på www.seahealth.dk. Den kan också beställas på www.weilbach.dk/netbutik.asp?t=5&ID=750247. Kostnad DKK 175 exklusive moms.

Linda Sundgren



Kemiska arbetsmiljörisker lockade många

Årets SAN-konferens handlade om kemiska arbetsmiljörisker och lockade ett stort antal besökare från branschen.

Dagen inleddes med utdelning av Sanpriset som i år gick till befälhavarna på M/S Eckerö för deras digra och framgångsrika arbete med att förbättra arbetsmiljön ombord. Därefter berättade Maria Dalin från Arbetsmiljöverket och Christina Östberg och Caroline Petrini från Transportstyrelsen om regelverket kring kemikaliehantering och de nya afsar som trätt i kraft på området. Om risker med att beträda slutna utrymmen ombord pratade Urban Svedberg, forskare och kemist, och Donald Werner från klassningssällskapet Bureau Veritas.

Från Sahlgrenska kom det medicinska forskarteamet Ralph Nilsson och Karl Forsell som beskrev de allvarliga skador som exponering för bland annat diesel och bensen kan ge upphov till. Kemist Sarka Langer, Svenska Miljöinstitutet IVL, presenterade ett nystartat forskningsprojekt inom vilket hon ska studera inommiljön på fartyg.

Sjömanshusstiftelsens vd, Christer Nordling, hade bjudits in för att berätta om deras belöningsverksamhet och med sig hade han Karl Karell, befälhavare i Finnlines, som beskrev en av årets belö-



Föreläsare Sarka Langer berättade om ett forskningsprojekt. Foto: Linda Sundgren

nade uppfinningar som handlar om att rena avloppsrör med helt vanlig is istället för kemikalier.

Anneli Rusth Jensen från Viking Supply Ships visade hur det med ganska enkla medel går att minska åtgången av kemikalier ombord och Annica Fredholm, Feelgood Företagshälsovård, berättade om deras samarbete med näringslivet.

Marinen hade flera åhörare på plats, men också en föredragshållare. Det var Erik Casselbrant från Försvarsmedicincentrum som beskrev ombordmiljön på

ubåtar och de kemiska risker som finns där.

Med anledning av att det är 100 år sedan det första skyddsombudet utsågs i Sverige berättade Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk och ledamot i SAN:s styrelse, om skyddsombudens långa historia. Han konstaterade att deras idoga insatser för en hälsosammare arbetsmiljö bidragit till en rad förbättringar för ombordanställda genom åren, men att behovet av skyddsombud är lika stort nu som då.

Linda Sundgren



Johan Bertell



Lars Nordström



Christer Edström

Årets San-pris gick till befälhavarna på M/S Eckerö, Johan Bertell, Lars Nordström och Christer Edström.

I skrivande stund har de ännu inte bestämt vad de ska göra med de 10 000 kronor de fick i prispengar, men nya redskap till fartygsgymmet eller att skänka pengarna till välgörenhet ligger nära till hands, säger de.

Motiveringen till priset lyder: De får utmärkelsen för att de på ett föredömligt sätt skapat en säker och trivsamt miljö ombord på fartyget. Återkommande arbetsmiljöutbildningar genomförs för hela besättningen, det är högt i tak för diskussioner kring problem och

man vågar fatta beslut för att minska hälsoriskerna. Man månar också om att de som arbetar på M/S Eckerö ska trivas och känna sig välkomna på sin arbetsplats. En branschföreträdare som ibland besöker fartyget säger att "Stämningen ombord är så familjär att det känns som att komma hem".

För att åstadkomma en sådan atmosfär krävs befälhavare som tar hand om sin besättning och som har viljan och förmågan att skapa bra förutsättningar för träning och sociala aktiviteter. Och det har årets pristagare visat åtskilliga prov på.

Linda Sundgren

Pommes frites i pauserna

Under pauserna bjöd utställare från företaget Eatgood på fettsnåla pommes frites. Istället för att fräsa i olja hade potatisstängerna tillagats med ånga och varmluft, vilket enligt företaget ger upp till 60 procent lägre fetthalt jämfört med vanliga pommes. Tillagningen sker i en så kallad Lightfry, en specialkonstruerad ugn med roterande trumma, och ger samma gyllengula färg och krispiga yta som oljefritering. Man slipper också oljedimma, minskar brandrisken och behöver inte göra rent ventilationen lika ofta som vid klassisk fritering. Mer information om produkten finns på www.eatgood.se.

Linda Sundgren



~ SAN HAR ORDET ~

”Att kommunicera låter enkelt, men kan vara så svårt”

Människor har kommunicerat med varandra i alla tider. Man har utbytt information, erfarenheter, skvaller och tips. Skillnaden idag är att människors kontaktnät kan vara betydligt större än tidigare, tack vare den nya tekniken. Umgängeskretsen begränsas inte längre till grannen över staketet, vännerna eller arbetskollegera runt fikabordet. Idag kan en persons kontaktnät bestå av hundra- eller kanske tusentals människor världen över.

Med ny teknik och sociala medier får människor över hela vårt jordklot nya möjligheter att kommunicera på. Den snabba tekniska utvecklingen har radikalt förändrat vårt sätt att kommunicera även på arbetsplatsen. Via e-post levereras bland annat arbetsinstruktioner, feedback och annan information till medarbetarna. Även information mellan kollegor sker ofta via e-post. Risken finns att det här bidrar till att den personliga kontakten människor emellan minskar. Det positiva, som trots allt överväger, är att man kan nå många mottagare på kort tid. Den nya tekniken har även gett oss möjlighet till en mer eller mindre konstant uppkoppling till våra kollegor ombord på fartygen. Ett

snabbt och smidigt sätt att kommunicera där vi slipper vänta på rätt position för fartyget så att telefonin skall fungera. Samtidigt upplever medarbetarna ibland att e-posten är en tidstjuv och att det kan vara svårt att sälla ut det som är viktigt och kräver agerande i den stora mängden meddelanden som hamnar i inkorgen.

Det man från fartygens sida är överens om, är att den ökade tillgängligheten har lett till mer administration ombord. Sociala relationer har gått från att vara en privat angelägenhet till ett umgänge via sociala medier med många mottagare. Orsaken till varför man engagerar sig i sociala medier varierar, men Facebook, Twitter, Instagram och så vidare har fullkomligt exploderat på marknaden. Är det där vi skall kommunicera framöver- även kollegor emellan? Att kommunicera låter enkelt, men kan vara så svårt.

Anette Wugk/TT Line



~ FORSKNING ~

Internationell undersökning inom däck och maskin

The Swedish club academy i Göteborg har startat en kartläggning av attityder hos ombordanställda. Projektets initiativtagare, Martin Hernqvist, berättar att det handlar om att ringa in och öka medvetenheten kring tre områden: säkerhet, effektivitet och arbetstillfredsställelse.

– Attityder handlar om folks tankar och det styr i sin tur hur vi beter oss. Om vi får veta hur de som arbetar ombord ser på sitt arbete och sin omgivning kan vi också sätta in rätt åtgärder för att åstadkomma förbättringar, säger han.

Projektet, kallat Maritime attitude survey (MAS), riktar sig främst till manskap och befäl inom däck och maskin. Genom anonyma, webbaserade enkäter lämnas svaren direkt till Swedish club för sammanställning. Frågorna rör allt från inställningen till kvinnor ombord till kulturella skillnader och safety management.

– Vi har sagt att flera tusen sjömän ska ingå i undersökningen. Om det blir 2 000 eller över 10 000 vet vi inte i dagsläget, men alla som vill vara med är välkomna. Vi vill ha ett så brett underlag som möjligt för att få trovärdiga resultat, säger Martin Hernqvist.

För mer information eller deltagande kontakta Martin Hernqvist: 031-638 420, 0706-313 299 eller martin.hernqvist@tscacademy.com

”Att det inte går att arbeta med handskar köper jag inte. Neurokirurger använder handskar när de opererar.”

Maria Dalin på Arbetsmiljöverket om att inte vilja använda arbetshandskar ombord.

~ UTBLICK ~

”Samverka och förebygga inom EU”

Temat för EU:s årliga arbetsmiljökampanj är samverkan för att förebygga. Utöver traditionella arbetsmiljöområden omfattar kampanjen också psykosociala risker med stress, hot, våld och mobbning. Syftet med kampanjen är att skaffa sig en uppfattning om hur företag och organisationer arbetar förebyggande och att sätta mer fokus och öka intresset för förebyggande åtgärder. Man vill också belysa det faktum att arbetsmiljö handlar om ett samarbete

mellan myndigheter, arbetsgivare, chefer och arbetstagare. Det är Europeiska arbetsmiljöbyrån med säte i spanska Bilbao som varje år lanserar en arbetsmiljökampanj. Den del av årets kampanj som handlar om psykosociala risker har utformats av representanter från Sverige och presentationen av resultaten kommer att ske under en avslutande konferens i mars nästa år.

Linda Sundgren



~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

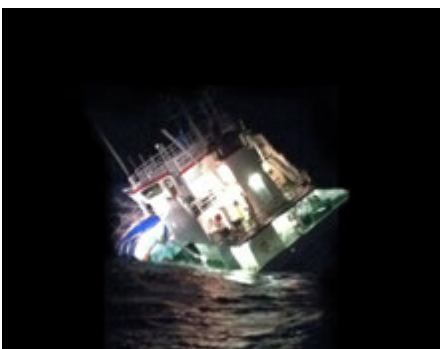
Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se.

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

Slarvigt lastad timmerlast i svensk hamn

Ett problem som kräver stora pådrag är lastförskjutning. Det är särskilt vanligt med däckslast av timmer och en sådan händelse inträffade sent i vintras utanför ostkusten. Vanliga påverkande faktorer vid dessa händelser är otillräckligt surrad last och att man använt felaktigt surringsmaterial, exempelvis textilband i stället för kätting. Ofta förekommer fukt i form av snö eller is under virkespaketen som ibland dessutom är inplastade. Det leder till att friktionen i praktiken elimineras. Vid hög tyngdpunkt och lite hårt väder därtill är ofta förskjutningen ett faktum. I det aktuella fallet hade fartyget vid avgång mycket dålig stabilitet på grund av för mycket däckslast. Det är befälhavaren och besättningen som ansvarar för att lastning och surring utförs korrekt. Inte desto mindre finns anledning att reflektera över det faktum att ganska många sådana händelser inträffat med fartyg som lastats i svenska hamnar. Händelserna har inte blivit svensk statistik eftersom fartygen ofta är utländska och förskjutningarna skett utanför svenskt vatten. Inför vinterhalvåret kan det dock finnas anledning även för hamnar och stuverier att, i den mån de kan, bidra med att uppmärksamma risken för dessa ofta ganska otäcka händelser. I Storbritannien gjordes en safety study om detta för några år sedan. Den finns tillgänglig via nedanstående länk.

http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/Timber_deck_cargo_study.pdf
SFu 06.05.03 TSS 2012-498



Grundstötningar, kollisioner och alkohol

Den senaste tiden har grundstötningar i Öresund uppmärksammats. I samband med det har kombinationen trötthet och sjöfylleri rönt särskilt intresse. Trötthet och fylleri är onekligen ett problem och förekommer i alltför stor utsträckning.



Alkohol och trötthet utgör ökad risk för grundstötning

De senaste tio åren har sammanlagt 1001 grundstötningar och kollisioner med svenska fartyg eller i Sverige rapporterats till Transportstyrelsen. Av dessa har 37 bekräftats vara kopplade till alkoholförtäring. Eftersom det är svårt att dölja fylleri i samband med en olycka bör mörkertalet vara ganska litet. Resultatet är alltså att ca enbart 3,7 % av alla rapporterade grundstötningar och kollisioner har en konstaterad koppling till alkoholbruk.

Felmärkt brandslang utgör potentiell risk

I Tyskland har man uppmärksammat att en brandslang av ett visst fabrikat inte uppfyller den standard den är märkt med. Slangen är gjord i Kina och uppfyller den kinesiska klassens regler (CSS). Däremot uppfyller den inte kraven enligt rattmärkningen (MED) trots att den är märkt som att den gör det. Slangen är anmäld till EU-kommissionen och en varning har sänts ut till medlemsländerna. Brandslangen är av fabrikatet Taizhou Sanjiang Fire Control Equipment, China (item 3.29 Appendix A.1 MED).

SF dnr 06.03.06 TSS 2012-3397
BSU 48132/A.1/3.29/053/2012S11

Brännskador vid gasolläckage

En gasolspis på ett mindre passagerarfartyg övertände. Två besättningsmän fick lättare brännskador och ett barn kom att

andas in gasol i lungorna. Automattändningen till ugnen fungerade inte vilket gjorde att gasol strömmade ut. Det var när man försökte tända spisen på nytt som övertändningen skedde. Efter händelsen har man ombord övergått till manuell tändning. Gasol utgör en risk, men den är relativt lätt att hantera om man följer de anvisningar som finns. Utredningsenheten har tidigare utrett en gasolrelaterad händelse då en person skadades allvarligt. Utredningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida (sjöfart – olyckor och tillbud – rapporter – publicerade rapporter – 2007 – dykbåten Gerda).

SFu 06.05.02 TSS 2012-1783

Brännskador i Insjö/ForeSea

Den som söker på "burn OR fire" i sjöfartens tillbuds- och olycksrapporteringsdatabas Insjö/ForeSea med sökkriterierna occupational hazard/personskador/fritext får 71 träffar. De utgörs av 19 avvikelser från arbetsrutin, 34 misstag av individ, 24 brister i arbetsmiljön, 26 brister i teknik eller utrustning, 21 brister i ledning och 5 omgivande miljö.

Brändes av kvarstående kylvatten

En besättningsman lossade en kylvattenslang till en värmare för att tömma systemet på en huvudmaskin. När slangen lossnade rann det ut vatten på dennes hand vilket gav 2:a gradens brännskada. Besättningsmannen hade vikit undan slangklämman när slagen var losstagen, men tänkte inte på att vatten också kan komma från hålet i värmaren. Händelsen ledde till sjukavmönstring.

Insjö/ForeSea id 19

Kock bränd av skvättande frityrolja

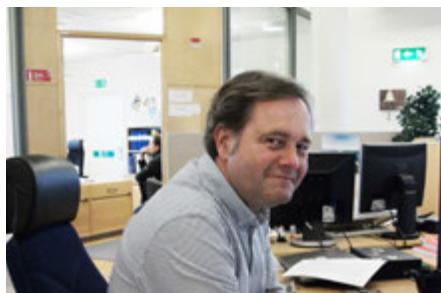
Kocken hällde pommes frites i fritösen. Oljan, som höll 180 grader, stänkte upp i hans vänstra öga och på vänstra underarmen. Pommes fritesen var frostig och innehöll vatten varvid den reagerade med den heta oljan. Händelsen orsakade en lindrig brännskada på underarmen och en brännskada på vänster öga. Förbättringsförslag: använd skyddsglasögon när fritösen fylls med pommes frites.

Insjö/ForeSea id 1450

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: COMMUNICATION



Commander Jonas Sandell Foto: Johan Högdén

Bridge building and better understanding

The separation between the shipping office and the ships is an extra challenge when it comes to cooperation and communication. Solving tasks at a distance with someone you barely know is often much more difficult than talking to your colleague in the room next door, especially when you are working in different environments and under different conditions. One way of making the dialogue easier and reducing the risk of “us-and-them” thinking is job swapping. That is the opinion of ship’s master Jonas Sandell, who has been working with cargo scheduling at Transatlantic in Gothenburg since August. This is the second time he is serving ashore and he sees it as a big advantage to have insight into both sides of shipping operations.

“Before I sometimes wondered what everyone really did there and who they were, but now I understand how they work,” he says.

Jonas has become something of a bridge-builder between the ship and the shipping office. When he came onboard after the last period ashore, his colleagues had a lot of questions.

“People are interested and want to know about it. Onboard you only see what is happening on your own ship, but from ashore you get a wider perspective of all the ships and lines and how they work together.”

He also has the opportunity of passing on information about conditions onboard to those at the office.

“They don’t always understand why they don’t get a reply straight away when they send an email to a ship. But there is often very much to do onboard, especi-

ally when we are moored, and we don’t always have time to reply immediately. Then we do our watches as well, and maybe we are asleep when they contact us”.

Five steps to better communication

Danish Seahealth has published a brochure on how communications between land and sea can be improved. Here is a summary of five areas that must work smoothly for a good dialogue.

1. Cooperation at a distance. Try to get to know each other by arranging mutual visits. Organise social events, launch joint projects and have regular contact.

2. Communication. Ask questions when you don’t understand what the other person says and give constructive feedback to show that you understood what was said. Dare to talk openly about cultural differences.

3. Create trust. Keep what you pro-



mise, be honest and fair, show confidence in others and that you are willing to learn from your mistakes. Don’t forget to show your appreciation to others.

4. Email us with feedback. Email facilitates communication between ships and land, but it has its limitations. Avoid email for complicated issues, and do not send email when you are upset about something.

5. Difficult or complicated messages. Use the telephone or book a personal meeting.

The Seahealth brochure *Ship and office on the same wavelength* – two worlds meet can be read at www.seahealth.dk It can also be ordered from www.weilbach.dk/netbutik.asp?t=5&ID=750247. The price is DKK 175 excluding VAT.

Good work environment pays off

The thesis *Developing a value proposition of maritime ergonomics* includes seven studies focusing on the relationship between the work environment and profitability in shipping.

By studying accidents, sickness absence, operational disruptions and turnover, the doctoral candidate Cecilia Österman concludes that measures taken in the area of work environment give many positive effects.

“They are found at all levels. For seafarers it is about health and well-being; the shipping companies raise their quality, productivity and efficiency; the industry becomes more attractive, and society has lower costs for sick leave,” says Cecilia Österman.

The conclusions are based on a large number of interviews with seafarers, shipowners and other representatives from the industry. One specific company with a handful of ships has also been followed closely for three years, where the link between the work environment and efficient sea operations has been examined.

“Unfortunately, neither this company nor any of the others I interviewed has calculated the cost of work environment deficiencies in financial terms. But when you study the consequences you realise it involves large sums,” says Cecilia Österman.



Belönad befälhavare på M/S Eckerö

Bättre självförtroende skapar god arbetsmiljö på M/S Eckerö. Att ge besättningen kunskap och självförtroende i arbetsmiljöarbetet är kanske det allra viktigaste för att åstadkomma förbättringar ombord. Det menar befälhavare Christer Edström, en av årets tre San-pristagare.

Arbetsmiljöarbetet på passagerarfartyget M/S Eckerö tog ordentlig fart 2009 när färjan flaggade svenskt. Sedan dess har såväl befälhavarna som övrig besättning genomgått en rad kurser och utbildningar och idag läggs betydligt mer tid och engagemang på arbetsmiljön än tidigare.

– Generellt har man kommit mycket längre med arbetsmiljöarbetet i Sverige än i Finland. Vi har fått lära oss en hel del nytt, säger Christer.

Systematiskt arbetsmiljöarbete, riskbedömningar och skyddsombudets roll är något av det som avhandlats under utbildningarna. Mycket av det som svensk lagstiftning kräver finns även i det finska regelverket, enligt Christer. Den stora skillnaden ligger i hur arbetet dokumenteras.

– På finska fartyg har man nog mer en vana av att prata ihop sig och sedan sätta igång och göra saker. Här måste man skriva och dokumentera betydligt mer.

– Vi har haft Transportstyrelsen ombord flera gånger för att prata om det här och det kommer vi nog att fortsätta med. Det är viktigt att alla hänger med och att vi uppdaterar våra kunskaper.

Christer Edström

Ålder: 50

Familj: Sambon Sonja, gemensamma sonen Benjamin, 1, samt vuxna döttrarna Camilla, 27, och Jennika, 20.

Bor: Hammarland på Åland

Tjänst: Befälhavare på M/S Eckerö

Bakgrund: Född och uppvuxen i Mariehamn på Åland. 20 år som befäl på svenska, åländska och norska långseglare, främst tank och OBO fartyg. M/S Eckerö sedan 2002.

Aktuell: En av tre mottagare av årets San-pris.

Om arbetsmiljö: Arbetsmiljöarbete är inget man ägnar sig åt för att arbetsgivaren kräver det. Man gör det för att skapa en säkrare, mer funktionell och trevligare arbetsplats för sig och sina kollegor.



Christer Edström (tv) mottog San-priset av ordförande Lars Andersson.

Christer berättar att en effekt av arbetsmiljöutbildningarna är större intresse hos besättningen. Många har fått upp ögonen för arbetsmiljön och tycker att det är roligt att jobba med det.

– De har fått ökad kunskap och bättre självförtroende i de här frågorna, de vet att de kan. Det gör i sin tur arbetet roligare och det är kanske viktigast av allt, säger han.

”Otroligt fin mat”

Ett konkret arbetsmiljöbeslut som man nyligen fattade ombord var att sluta använda tvåkomponentsfärg på fartyget.

– Det var ett stort beslut eftersom tvåkomponentsfärg är den bästa färgen som används inom shipping. Men på grund av hälsoriskerna för däckspersonalen som målar med den beslöt vi ändå att övergå till enkomponentsfärg. Det kanske inte är rätt för alla, men vi ansåg att det är tillräckligt bra för vårt fartyg och i vårt trafikområde med tanke på de reducerade hälsoriskerna.

I motiveringen till San-priset som Christer mottog vid årets San-konferensen i Göteborg för sig och sina två befälhavarkollegors räkning, framhölls den goda stämningen ombord.

Christer håller med om att sammanhållning är bra.

– Det är familjärt hos oss. Vi jobbar nära varandra och har korta beslutsvägar, både ombord och inom rederiet. Men att vi har en bra stämning beror förstås inte bara på oss befäl, alla är med och bidrar.

Under lågsång består Eckerös besätt-

ning av ett 60-tal personer medan de under de hektiska sommarmånaderna är uppåt 110 personer ombord. Det är betydligt fler än på de tankfartyg som Christer tjänstgjorde på innan han kom hit för tio år.

– Det är helt skilda världar. Att köra människor är en annan utmaning och ställer andra krav än när man har olja i lasten. Besättningen är också mycket större här och vi jobbar betydligt mer med mjukare värden än på de fartyg jag var tidigare.

”Det är helt skilda världar. Att köra människor är en annan utmaning”

Eckerö går i passagerartrafik mellan Grisslehamn i norra Roslagen och Eckerö på Åland. När fartyget lägger till för kvällen är det många som passar på att gå iland och ta en promenad.

– Att promenera tillsammans är bra för stämningen och det är många som passar på eftersom vi oftast ligger still hela natten.

En annan orsak till att folk trivs ombord är, enligt Christer, den vällagade mässmaten.

– Vi får otroligt fin mat och det är oftast kökschefen själv som lagar den. Maten har alltid varit vårt starkaste varumärke och man satsar verkligen på den. Det är nog tur att besättningen är ute och promenerar på kvällarna så ofta som de gör.

Linda Sundgren

Lönsam arbetsmiljö för alla

Insatser för bättre arbetsmiljö lönar sig för såväl besättning som rederi och samhälle. Den slutsatsen drar doktorand Cecilia Österman i sin avhandling som läggs fram vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers tekniska högskola i december.

Avhandlingen *Developing a value proposition of maritime ergonomics* omfattar sju studier med fokus på sambandet mellan arbetsmiljö och lönsamhet inom sjöfarten. Genom att studera olyckor, sjukskrivningar, operationella avbrott och personalomsättning har författaren kommit fram till att insatser på arbetsmiljöområdet ger en rad positiva effekter.

– De återfinns på alla nivåer. För ombordanställda handlar det om hälsa och välbefinnande, rederierna höjer sin kvalitet, produktivitet och effektivitet, branschen blir mer attraktiv och samhället får lägre kostnader för sjukskrivningar, säger Cecilia Österman.

Slutsatserna grundas på ett stort antal intervjuer med ombordanställda, redare och andra branschföreträdare. Ett specifikt rederi med en handfull fartyg har också följts närmare under tre års tid, där kopplingen mellan arbetsmiljö och effektiv fartygsdrift undersöktes.

– Men tyvärr har varken det här rederiet eller något av de andra jag intervjuat räknat på vad bristerna kostar dem i kronor och ören. Men när man studerar konsekvenserna förstår man att det handlar om stora summor, säger Cecilia Österman.

”Den där tummetotten kostade närmare en miljon”

Under arbetets gång har hon hört åtskilliga beskrivningar av arbetsmiljörelaterade situationer som lett till dryga utgifter. Ett exempel är en besättningsman som vid ett tillfälle skadade tummen i samband med ett arbete ombord.

– Honom blev man tvungna att köra iland offhire, alltså utan ersättning för bunker eller hyra från lastägaren. Sedan fick man flyga ner en ny kille som ersättare. Den där tummetotten kostade närmare en miljon, säger Cecilia Österman.

I avhandlingen har hon även sett att arbetsmiljö- och säkerhetsförhåll-



Cecilia Österman

landen ombord blir allt viktigare för lastägarna. Inom flera segment gör de egna inspektioner och ställer ibland högre krav på besättningen än lagar och konventioner.

Prioritera rätt

Rederierna upplever att de får mer frågor kring besättningarnas kompetens än de fick tidigare. Lastägarna har stor makt att påverka arbetsmiljön ombord.

En rad åtgärder kan vidtas för att minska kostnaderna till följd av bristande arbetsmiljö, menar Cecilia Österman. I första hand bör olycksrisker till följd av exempelvis hala durkar, branta lejdare och undermåliga lyftanordningar förebyggas redan när fartyget designas. De problem som inte kan undvikas bör dokumenteras för att besättningen ska vara väl medveten om de risker och svårigheter som finns ombord. Men även utbildning är en god investering.

– Man kanske köper in ett nytt underhållssystem för miljontals kronor, men sparar in på utbildningskostnaden på 10 000. En sådan prioritering är inte ovanlig, men kan medföra en massa onödiga utgifter och problem.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Matros omkom i lastrum

Sista september förra året omkom en matros på Gibraltarregistrerade fartyget *Andante*, enligt en olycksrapport från Gibraltar Merchant Shipping. Fartyget lossade timmer i finska Kotka när matrosen hittades livlös på botten av ett nedgångsschakt i anslutning till lastrummet. Andrestyrman försökte hjälpa matrosen, men trots andningsmask kollapsade även han. Befålet återhämtade sig, men matrosens liv gick inte att rädda.

(GMS)

Belastningsergonomi - ny föreskrift

Arbetsmiljöverket har reviderat föreskriften om belastningsergonomi. Behovet av riskbedömningar har lyfts fram med förtydliganden om att undvika hälsofarliga och onödigt tröttande arbetsmoment. Arbetsmiljöverket hoppas att den nya föreskriften ska leda till att man tar belastningsergonomiska problem på större allvar och att den ska underlätta det systematiska arbetsmiljöarbetet. Föreskriften träder i kraft första december i år och har beteckning AFS 2012:2.

(AV)

Piratattacker

Den 20 november var 154 sjömän är gisslan hos somaliska pirater. Hittills i år har 261 piratattacker genomförts runt om i världen varav 71 utanför den somaliska kusten. Utöver farvattnen utanför Somalia är bland annat den afrikanska västkusten och fartygsstråken runt Indonesien och Malaysia hårt drabbade av pirater.

(IMB)



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:
Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen
Offentliganställda

San-nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

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