



# SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 44 1/20

## Tema: Lyftanordningar

Allvarliga olyckor med lyftanordningar .....	1	Transportstyrelsen informerar .....	5
Arbetsmiljöverks krav vid arbete med lyftanordningar .....	2	English summary .....	6
Fokus på socialt samspel under årets arbetsmiljötillsyn .....	3	En lyhörd och driven HR business partner .....	7
Starka personalgrupper kan mobba chefer .....	3	Låga helkroppsvibrationer på isbrytare .....	8
San har ordet .....	4	I korthet .....	8
Utblick .....	4		

## Allvarliga olyckor vid lyftarbeten

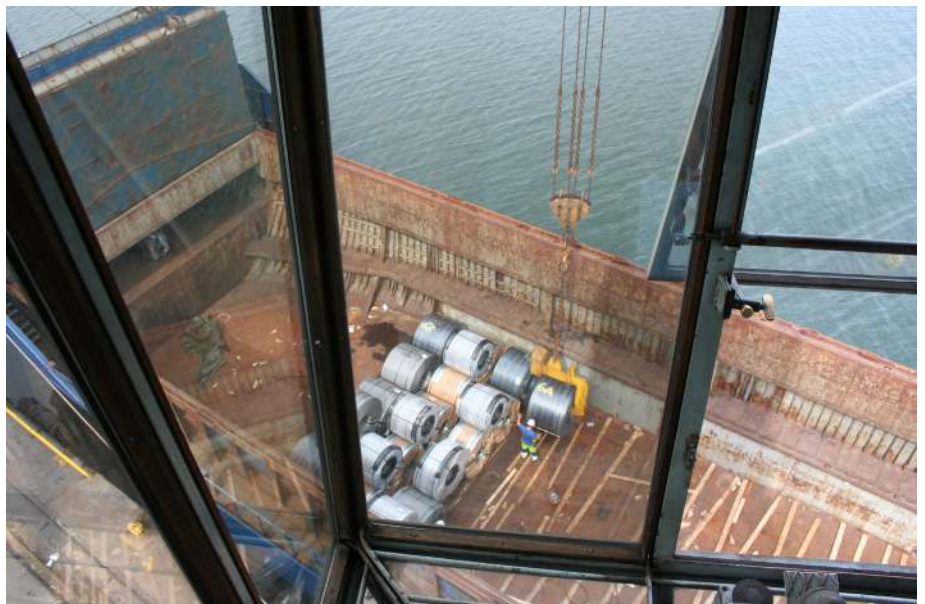
Olyckor med kranar, taljor och andra lyftanordningar är relativt vanligt. I november klämdes en befälhavare till döds mellan en kran och en skopa. I år är arbete med lyftanordningar ett av de prioriterade områdena vid Transportstyrelsens arbetsmiljötillsyn av fartyg.

Den 14 november förra året låg ett arbetsfartyg kopplad till en pråm förtöjd vid Rindö i Stockholms skärgård. Ombord fanns en ensam befälhavare som med hjälp av en kran höll på att lasta byggsäckar fyllda med sten. Säckarna vägde runt ett ton styck och befälhavaren styrde kranen med fjärrkontroll. Men under lastningen gick något snett och mannen hittades ihjälklämd mellan kranen och en lastmaskinsskopa.

– Eftersom det inte finns några vittnen till olyckan lär det bli svårt att få en absolut klarhet i vad som hände, säger Jörgen Zachau som utreder händelsen på Statens haverikommission, SHK. Men rent generellt kan man säga att antingen var det något fel på kranen eller så var det inte det. Vi kan också undersöka om det var något fel på fjärrkontrollen. Men om befälhavaren snubblat eller råkat trycka på fel knapp lär vi aldrig få veta säkert.

### Kranarm lossnade

Det här är långt ifrån den enda olyckan som inträffat vid arbete med lyftanordningar. En sammanställning från Transportstyrelsen visar att det sedan 2014 inträffat 23 olyckor med lyftanordningar på fartyg. Några av dem har varit mycket allvarliga med brutna kroppsdelar eller svåra kläm- och krosskador medan man i



Vid lasting och lossning med kran inträffar en del olyckor.

andra fall undkommit en tragedi med små marginaler. Ett exempel på det sistnämnda är den uppmärksammade olyckan på bulkfartyget Oslo Wave i juni 2015. Fartyget låg till kaj i Bollstabruk i Kramfors kommun och lastade virke när en kranarm kollapsade och föll ner i lastrummet. Kranarmen landade bara någon halvmeter från en stuveriarbetare.

– Även om ingen kom till skada den gången utredde vi händelsen som en mycket allvarlig olycka med tanke på hur illa det hade kunnat gå, säger Jörgen Zachau.

Christina Östberg, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen, uppger

att man på myndigheten noterat att det sker ganska mycket olyckor med lyftanordningar, ofta kan det kopplas till underhåll, tillsyn och kommunikation. Därför kommer arbete med lyftanordningar att vara ett av de prioriterade områdena under årets tillsyn av arbetsmiljön till sjöss.

I Arbetsmiljöverkets föreskrifter ställs flera krav som ska uppfyllas vid arbete med lyftanordningar, som att de som utför arbetet ska ha tillräckliga teoretiska och praktiska kunskaper för uppdraget. Man ska också ha ett skriftligt

tillstånd från arbetsgivaren för att få använda de olika lyftanordningarna.

– Begreppet ”tillräckliga kunskaper”

*» Eftersom det inte finns några vittnen till olyckan lär det bli svårt att få en absolut klarhet «*



Dävertarna till livbåtar och livflottar ska funktionstestas regelbundet.

kan uppfattas som lite luddig och det finns inget krav på att man ska ha någon formell utbildning, även om det är att rekommendera, säger Christina Östberg. Det ska dock finnas ett skriftligt utbildningsintyg där det framgår vilka moment som ingått i utbildningen. Några av de rederier jag varit i kontakt med har löst det här genom att skicka en eller två personer ur besättningen på kurs som sedan har lärt upp de andra ombord.

Mats Berg är handläggare på avdelningen för regler, enheten för teknik, på Arbetsmiljöverket. Han säger att skälet till att det inte finns några detaljerade kunskapskrav i myndighetens föreskrifter om lyftanordningar är att det finns så

många olika typer av kranar med olika risker kopplade till sig.

– Det är upp till arbetsgivaren att säkerställa att de som arbetar med lyftanordningar har tillräcklig kunskap och att deras utbildning är på rätt nivå, säger Mats Berg. Det gäller inte bara den som kör kranen utan även andra som på olika sätt är inblandade i arbetet, som den som kopplar på lasten.

Mats Berg påpekar också att det är viktigt att komma ihåg att göra riskbedömningar varje gång en lyftanordning ska användas.

– Har man gjort en riskbedömning av ett arbetsmoment innan blir nästa riskbedömning antagligen ganska lik den första. Men det är ändå viktigt att göra en ny riskanalys. Många gånger har det tillkommit en eller flera faktorer som kan påverka arbetet, säger han.

*Linda Sundgren, text och bild*

På Prevents hemsida finns en checklista att använda vid arbete med lyftanordningar. Sök på "Checklistor" och därefter "Lyftanordningar" eller använd länken: [checklists.prevent.se](https://checklists.prevent.se)



Läktringsslangen krokas fast för att lyftas.



Rullarna med valsat stål skulle aldrig gå att lyfta utan en kran.

## Arbetsmiljöverkets krav vid arbete med lyftanordningar

- **Kunskapskrav:** Arbetsgivaren ska se till att arbetstagare som använder lyftanordningar eller lyftredskap har tillräckliga teoretiska och praktiska kunskaper för säker användning av utrustningen. Kunskapskravet gäller alla användare, förare, lastkopplare, signalmän med flera.
- **Utbildning i andra länder:** Om en arbetstagare har en utbildning i lyftanordningar från något annat land, måste arbetsgivaren förvissa sig om att denna utbildning motsvarar de krav som ställs i det svenska regelverket. Utbildningar anordnade i Danmark, Norge, Island och Finland – som ger ett kompetensbevis som godtas av respektive lands arbetarskyddsmyndighet – anses uppfylla de svenska kraven.
- **Dokumentation:** Kunskaperna ska vara anpassade efter den lyftanordning eller det lyftredskap som används. De ska också vara skriftligt dokumenterade. En muntlig avstämning räcker alltså inte.
- **Skriftligt tillstånd:** Den som ska jobba med lyftanordningar måste också ha ett skriftligt tillstånd från arbetsgivaren för att få utföra arbetsuppgiften. Tillståndskravet omfattar både anställd och inhyrd personal och ska finnas för varje typ av maskindrivna lyftanordning.
- **De krav på besiktning av lyftanordningar som finns i land gäller inte ombord.** Till sjöss regleras det istället genom Sjöfartsverkets föreskrift Sjöfs 1973:A9 om lyftinrättningar på fartyg. Sjöfartens internationella organ för reglering av sjöfart, International maritime organization (IMO), är på gång med nya regler för lyftanordningar.

### Lagar och regler som rör arbete med lyftanordningar finns i följande föreskrifter:

Användning av arbetsutrustning (AFS 2006:4).

Användning av lyftanordningar och lyftredskap (AFS 2006:6).

Tillfälliga personlyft med kranar eller truckar (AFS 2006:7).



# Fokus på socialt samspel under årets arbetsmiljötillsyn

I höstas släppte Transportstyrelsen en rapport om den hårt pressade arbetssituationen som råder på många fartyg, främst i färjetrafiken. I år kommer myndighetens arbetsmiljötillsyn att riktas mot bland annat systematiskt arbetsmiljöarbete, kränkningar och trakasserier.

Transportstyrelsens rapport – *Sjömännens arbets- och levnadsvillkor* – väckte stor uppmärksamhet när den kom den 30 september förra året. Enligt rapporten upplever var tredje ombordanställd en sådan hög arbetsbelastning att de inte orkar göra något efter arbetstidens slut och nästan lika många uppger att arbetstempot ligger på en konstant hög nivå. Drygt en femtedel hinner inte med sina arbetsuppgifter under den schemalagda arbetstiden. Rapporten visar också att kränkningar och trakasserier tycks vara vanligare till sjöss än på arbetsplatser i land.

*» Den här typen av arbetsskador faller ofta utanför de rapporter som kommer in «*

*säger Christina Östberg, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen*

Med rapporten som underlag har Transportstyrelsen beslutat att systematiskt arbetsmiljöarbete (sam) ska vara ett av inspektörernas fokusområden under 2020.

– Föreskriften om organisatoriskt och socialt arbete kan ses som ett förtydligande till hur arbetsgivaren, inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet, ska förebygga och hantera risker kopplade till organisatoriska och sociala arbetsmiljörisker. Det vill säga arbetsbelastning, arbetstidens förläggning och kränkande särbehandling, säger Christina Östberg.

Den höga arbetsbelastning som rapporten avslöjar är dock ingenting som förvånar Christina Östberg.

– Nej, vår rapport visar i stort sett samma sak som de forskningsrapporter som kommit tidigare. Men den här typen av arbetsskador faller ofta utanför de rapporter som kommer in. De rapporteringsvägar vi har är anmälan om sjöolycka och an-



Christina Östberg.

mälan och arbetsskada och rör för det mesta olyckor och tillbud till följd av en plötslig händelse. En sådan här kartläggning är ett sätt för oss att ta tempen på hur det står till med den organisatoriska och sociala arbetsmiljön i branschen.

Linda Sundgren, text och bild

## Forskning: Starka personalgrupper kan mobba chefer

Drygt tre procent av cheferna i en stor enkätundersökning svarade att de utsatts för mobbning. Enkönade arbetsplatser, starka personalgrupper och omorganiseringar ökar risken för chefsmobbning.

En omfattande enkätundersökning med 18 000 chefer från olika branscher och arbetsplatser visade att 3,2 procent av deltagarna hade utsatts för mobbning. För att räknas som mobbning skulle den kränkande behandlingen ha varit upprepad och pågått under minst ett halvår. Det här skriver arbetsmiljösjajten [suntarbetsliv.se](http://suntarbetsliv.se). Nu har forskare vid Karolinska institutet följt upp svaren i enkätstudien genom djupintervjuer med 22 chefer som blivit mobbade på jobbet. Resultaten visar att risken att bli utsatt för mobbning är störst för den som är ny på tjänsten eller som just kommit tillbaka från föräldraledighet eller sjukskriv-

*» Majoriteten av de mobbade cheferna fick inget stöd «*

ning. Risken var också större om man var manlig chef på en kvinnodominerad arbetsplats eller vice versa. Även starka personalgrupper ökar risken för chefsmobbning där det ibland finns informella ledare som kan uppleva sina roller som hotade. Det händer också att mobbningen startade i samband med en omorganisation där personalens ilska och frustration vändes mot chefen och utvecklades till mobbning.

### Från subtila signaler till skrik och hot

Till en början var mobbningen ofta subtil, skriver [suntarbetsliv.se](http://suntarbetsliv.se) vidare. Medarbetare kunde strunta i möten, låta bli att utföra arbetsuppgifter eller undanhålla information. Det uppstod mer och mer skitsnack som sedan kunde eskalera och bli mer synligt och aggressivt i form av hot och skrik. Majoriteten av de mobbade cheferna fick inget stöd, vare sig från den egna chefen eller HR-avdelningen. Studien ingår i forskningsprojek-

tet *Chefer i Skottlinjen* (2015 till 2019) som leds av docent Christina Björklund vid Karolinska institutet.

### Så kan arbetsgivaren förhindra mobbning:

- Ta tag i problemen direkt. Det kommer inte att lösa sig av sig själv.
- När människor själva får bestämma vad som gäller kan vissa negativa beteenden frodas.
- För att förhindra att skapa utrymme för det beteendet måste organisationen arbeta med konkreta värderingar, strukturer och riktlinjer för arbetsplatsen.
- Det ska finnas en plan för hur man ska agera och ta hand om utsatta.

Källa *Dagens nyheter*, med utgångspunkt i studien *Chefer i skottlinjen*.



Linda Sundgren, text

## ~ SAN HAR ORDET ~

# Och så klev lastägarna fram

I årtal har man inom sjöfarten pratat om hur lastägarna sitter med makten i sin hand när det kommer till säkerhet och god arbetsmiljö. Om vilka möjligheter lastägarna har att kunna påverka oseriösa redare och tvinga dem att skapa drägliga förhållanden och schyssta villkor för sina besättningar. Skulle lastägarna vägra köpa frakter av rederier med undermåliga fartyg skulle dessa rederier snart möta sväldöden och försvinna från marknaden. Därför var det inte så konstigt att jubel utbröt när fyra stora svenska bolag lagom till jul meddelade att de tänkte göra just detta. Under namnet Responsible shipping initiative (RSI) har de gått samman för att försöka komma åt de rederier som inte lever upp till villkoren i deras kontrakt. De har hyrt in egna inspektörer som ska utföra kontroller av de fartyg som de anlitar. Resultaten sparas i en gemensam databas där man enkelt ska kunna sälla agnarna från vetet. Bolagen som startade RSI är Lantmännen, EFO,

Stockholm Energi och Södra. Efter årsskiftet meddelades att även SSAB hade gått med, och man hoppas kunna fortsätta växa: ju fler man är desto större möjligheter att påverka. Men RSI är inte bara ett lovligt initiativ av bolag som vill göra rätt. **Det är också resultatet av ITF-inspektören Håkan Andrés envisa arbete för alla de som jobbar ombord på fartyg med ägare som varken tar hand om besättningar eller fartyg.** Han var den som uppmärksammade bolagen på hur det står till på vissa av de fartyg som fraktar deras gods. Hur besättningarna ibland inte får rätt lön, hur det fuskas med vilotidsjournaler och om rutten eller för lite mat. År 2016 belönades Håkan André med Sans arbetsmiljöpris för sina insatser.



Linda Sundgren/  
redaktör San-nytt

*”Jag försöker att bygga förtroenden så att folk vågar vara ärliga med hur de mår. Om de inte säger som det är kan jag inte hjälpa dem.”*

*Elin Stenberg på Wallenius om hur hon arbetar som HR-specialist och business partner inom sjöfarten.*

## ~ UTBLICK ~

# Vart fjärde svenskt fartyg brister enligt sjöarbetskonventionen

Transportstyrelsen har gjort en sammanställning av brister relaterade till sjöarbetskonventionen, baserat på hamnstatskontroller mellan 2016 till 2018. Under perioden kontrollerades 1 500 utländska fartyg i svenska hamnar och av dem hade 12 procent brister. Mest problem var det på fartyg från Bahamas, Panama, Antigua och Barmuda, men också från Norge. Majoriteten av bristerna på de norska fartygen var kopplade till skyddsanordningar medan det för övriga flaggor handlade om lika delar skyddsåtgärder, certifikat och levnadsförhållanden och mat. Av de 118 svenska fartyg som under perioden

kontrollerades 299 gånger i utländska hamnar hade 28 stycken brister enligt sjöarbetskonventionen. Det motsvarar 24 procent av fartygen. De vanligaste bristerna på svenska fartyg var kopplade till arbetsmiljöskydd, medicinsk vård och socialt skydd. Främst handlade det om brister i säkerhet och skydd mot olyckor, såsom skadad elektronik, asbest och läckande rör. I några fall rörde bristerna rutiner och förebyggande arbetsmiljöarbete. Åtta fartyg fick anmärkningar på levnadsförhållanden och mat. I hälften av fallen rörde bristerna hygien och städning medan resterande handlade om mat

som blivit gammal och dålig. Enligt Transportstyrelsens sammanställning har svenska fartyg fler brister än utländska, 24 procent jämfört med 12 procent. Men det betyder inte att svenska fartyg är i sämre skick än dem under andra flaggor, skriver myndigheten i sin rapport. Många gånger är bristerna på utländska fartyg betydligt grövre än de på svenska fartyg, något som inte syns i statistiken. Resultaten publicerades i rapporten Sjömännens arbets- och levnadsvillkor som kom i höstas.

(LS)



## Underlätta arbetsmiljöarbetet med SAN!

Beställ via mail: [info@san-nytt.se](mailto:info@san-nytt.se) eller [san-nytt.se](http://san-nytt.se)

### ARBETSMILJÖBLOCK

Arbetsmiljöblocket hjälper till i det dagliga systematiska arbetsmiljöarbetet ombord.

När olyckan är framme eller brister uppdragas tar du enkelt fram blocket och gör en notering. Det är litet och behändigt och får lätt plats i fickan på arbetskläderna.

### ARBETSMILJÖUTBILDNING

Bättre arbetsmiljö till sjöss är en interaktiv utbildning. Den vänder sig i första hand till dig som arbetar ombord på svenskflaggade fartyg, men alla som är involverade i arbetsmiljöarbete på fartyg kan med fördel genomföra utbildningen. Innehållet är baserat på Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten.

### ARBETSMILJÖHANDBOKEN

Med handbokens hjälp blir det enklare att hålla reda på vad lagar och regler kräver av arbetsmiljön ombord. Den kan också fungera som ett arbetsmaterial vid exempelvis skyddskommittémöten. Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten finns digitalt eller att ladda ner som pdf på SAN:s hemsida.

Transportstyrelsen sprider regelbundet information om angelägna händelser i branschen. Den här sidan innehåller ett sammandrag av det senaste utskicket. Texterna kan läsas i sin helhet på [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se). Nedanstående text finns även översatt till engelska på [san-nytt.se](http://san-nytt.se).

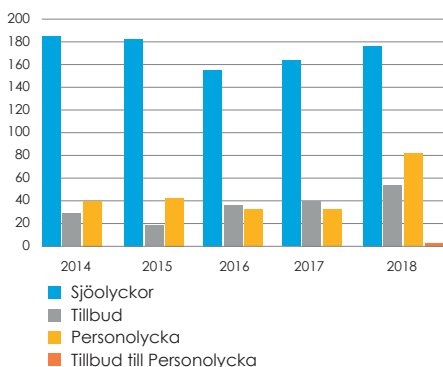
## Olycksstatistik 2018

Här följer ett utdrag ur Transportstyrelsens senaste sammanställning av fartygsolyckor. Statistiken avser år 2018 och kommer inom kort att finnas tillgänglig på myndighetens hemsida. Olycksstatistiken för 2019 presenteras senare i år.

## Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

År 2018 var ett relativt normalt år för svensk sjöfart. Totalt rapporterades 316 händelser, varav 57 var tillbud till olyckor. Av dessa 57 tillbud bedöms 3 stycken vara tillbud till personolycka. Vidare har 82 händelser klassificerats som personolyckor och 177 som sjöolyckor. En sjöolycka definieras som en olycka som har uppstått i samband med fartygets drift, medan personolyckor är händelser som inte härrör från driften. I båda fallen är ett tillbud en händelse som hade kunnat utvecklas till en olycka, om den inte avväjts i tid. Under 2018 omkom tre personer, en vid en personolycka och två vid sjöolyckor. Den ena sjöolyckan var en stuveriarbetare som i samband med lossning av last omkom. I det andra fallet klämdes en matros ihjäl på förtöjningsspelet i samband med avgång. Personolyckan var en målare som omkom under arbete ombord på en färja. Den till synes stora ökningen av personolyckor mellan 2017 och 2018 (32 respektive 82) beror främst på förändrade rapporteringskällor och rutiner hos Transportstyrelsen, snarare än på att sjöfarten har drabbats av fler personolyckor. Nytt för 2018 är också att särskilja tillbud till personolyckor. Tidigare har dessa händelser räknats med som vanliga tillbud. Antalet inrapporterade tillbud till personolyckor är mycket lågt och underrapporteringen antas här vara mycket stor.

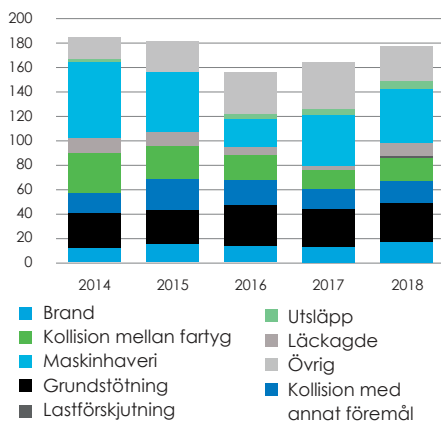
### ANTAL HÄNDELSER



## Sjöolyckor

En sjöolycka definieras som en olycka som har uppstått i samband med fartygets drift. Av de sjöolyckor som rapporterades under 2018 kan cirka en fjärdedel härledas till maskinhaverier och cirka en femtedel vardera till kollisioner respektive grundstötningar. Fördelningen motsvarar i hög grad samma som för 2017.

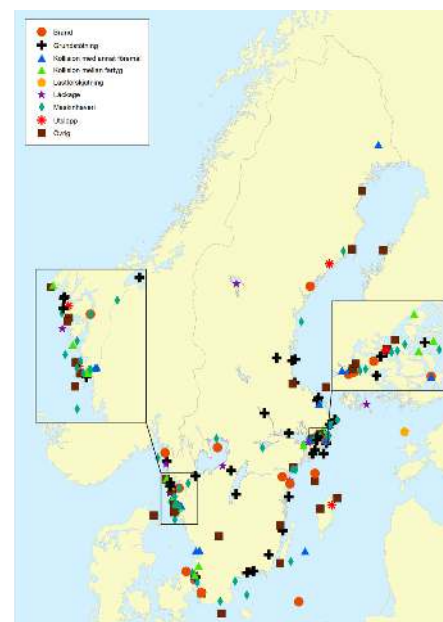
### TYP AV SJÖOLYCKA



De mindre allvarliga olyckorna utgör den största kategorin med drygt 85 procent. Över femårsperioden visar figuren på förhållandevis små förändringar: förlisningar och de allvarligare olyckorna fortsätter att minska något sett över åren, vilket är positivt, medan andelen mindre allvarliga olyckor har ökat något. Denna ökning kan tolkas som ett tecken på att kännedom om rapporteringskraven till myndigheten och förståelsen för nyttan med rapporteringen ökar inom branschen.

För 2018 är tekniska fel i utrustningen den största olycksorsaken, följt av kommunikation. När 2018 års statistik jämförs med föregående år märks en kraftig minskning av olycksorsaker som klassificeras som mänsklig faktor. Det överensstämmer väl med en förändrad bedömning av arbetsmiljörelaterade händelser som alltmer bedöms röra aspekter inom gruppen kommunikation, organisation och rutiner. Detta har gjorts dels eftersom mänsklig faktor med tiden ansetts för oprecis, dels på grund av en medveten satsning som syftar till att i högre grad inkludera andra aspekter, som samverkan människa teknik och organisation, i analysen av sjöfartshändelser.

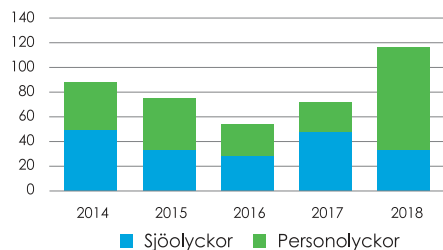
De flesta olyckor sker antingen i hamnområden eller på inre kustfarvatten, med cirka 30 procent vardera. Antalet olyckor på inre kustfarvatten har ökat med närmare tio procentenheter sedan förra året. Likaså har mängden rapporterade olyckor i insjöar samt på kanal, flod och bojad led minskat från sex respektive elva procent till tre respektive fyra procent av det totala antalet händelser.



## Personolyckor

Antalet rapporterade personolyckor har ökat markant jämfört med tidigare år. Det beror dock främst på ett förändrat registreringsförfarande på Transportstyrelsen snarare än en egentlig ökning av olyckshändelser, vilket nämnts ovan. Andelen skadade i sjöolyckor varierar år till år men ligger mer i linje med tidigare år.

### ANTAL SKADADE



## Pågående utredningar om civil sjöfart hos Statens haverikommission

**Mycket allvarlig sjöolycka på Rindö**  
Händelse: Dödsolycka vid kranarbete på fartyg  
Datum: 2019-11-14  
Ärendenummer: S-190/19

**Allvarlig sjöolycka med svensklagade roro-passagerarfartyget Peter Pan mellan Rostock och Travemünde**  
Händelse: Brand och explosion ombord  
Datum: 2019-07-09  
Ärendenummer: S-98/19

**Balticborg – Olycka ombord på rorofartyget Balticborg**  
Händelse: Någon form av brand eller explosion ombord  
Datum: 2019-03-19  
Ärendenummer: S-40/19



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

## THEME: LIFTING EQUIPMENT

### Serious accidents during lifting work

Accidents with cranes, tackle and other lifting equipment on board are unfortunately rather frequent and in November last year a ship's master was crushed to death between a crane and a loading bucket. Work with lifting equipment is this year's priority area during the work environment inspections carried out by the Swedish Transport Agency.



On 14 November last year, a working ship was coupled to a barge moored on the island of Rindö in the Stockholm archipelago. The master, who was alone, was operating a crane and unloading building sacks filled with stone. The sacks weigh about one ton each and the master was operating the crane with a remote control. Something must have gone wrong during loading and the man was found crushed to death between the crane and the bucket of a loading machine.

"It will be difficult to find out exactly what happened because there are no witnesses," says Jörgen Zachau from the Swedish Accident Investigation Authority (SHK), who is investigating the accident. "In general, though, we can assume that either there was something wrong with the crane or there was not. We can also check whether the remote control was faulty. But if the master stumbled or accidentally pressed the wrong button, we may never find out for sure."

However, this was far from the only tragedy involving the use of lifting equipment. A Transport Agency summary lists

23 accidents with lifting equipment on ships since 2014. Some of them have been very serious, resulting in broken bones or severe crushing injuries. Christina Östberg, work environment coordinator at the Transport Agency, says that the authority has noted a large number of accidents with lifting equipment, often related to poor maintenance, supervision or communication. For this reason, work with lifting equipment will be one of the priority areas during the year when inspecting the work environment at sea.

"I don't think that this area of work is a big problem with the large shipping companies," she says. "It is possibly more of an issue with smaller companies."

The Work Environment Authority regulations set out a number of requirements to be met when working with lifting equipment, such as operators having sufficient knowledge and practical skills for the task in question. The operator must also have written authorisation from the employer before performing the work.

"However, the term 'sufficient knowledge' is rather vague and there is no obligation for the person to have any formal training," says Christina Östberg. "But he or she must be able to carry out the work safely and it must be documented in writing."

### Low levels of whole-body vibration on icebreakers

Whole-body vibration on icebreakers is way below current safety limits. This information comes from a new report by the Swedish Maritime Administration. Despite this fact, crews experience that vibration is troublesome at times.



Olof Johannesson carried out several hundred measurements of vibration on the two icebreakers, Oden and Frej, in au-

tumn 2015. He spent two weeks on board the ships that operate in the Arctic ice north of Svalbard. The ice they broke was up to two metres thick in places, but despite this fact the measurements showed that there were low levels of whole-body vibration for the crew on board.

"At first I thought that it was down to faulty instruments, but I had two sets of equipment and they both gave the same results," says Olof Johannesson, who carried out the study. "The vibration that I measured was far below the maximum limit."

Even though the measured vibration levels were low, there were variations from place to place on the ships. While there was very little vibration on the bridge, the highest values were measured lower in the ships, but even there it was within the limits."

### Focus on social interaction during this year's work environment inspections

The Transport Agency published a report in autumn last year describing stressed work conditions on many ships, in particular on ferries. This year the Agency's work environment inspections will focus on systematic work environment management, discrimination and harassment.

The Transport Agency's report, Sjömännens arbets- och levnadsvillkor (Seafarers' working and living conditions) gained a lot of attention when it was published on 30 September last year. According to the report, every third seafarer has such a high perceived workload that they have no energy to do anything after work, and almost as many say that the pace of work is constantly high. Just over one in five says they are not able to do their tasks during scheduled working hours. The report also shows that discrimination and harassment appears to be more commonplace at sea than at workplaces ashore. On the grounds of this report, the Transport Agency has decided that systematic work environment management (SAM) will be one of its inspectors' areas of focus in 2020.

## Elin Stenberg

### – En lyhörd och driven HR business partner

För att som personalansvarig på ett rederikontor iland kunna uträtta något för besättningarna ombord, måste man skapa personliga relationer och bygga förtroenden. Det säger Elin Stenberg, HR business partner på Wallenius Marine.

Vi går till samma jobb, har samma chef, samma arbetsuppgifter och samma arbetstider. Hur kommer det sig då att vissa mår bra på jobbet och andra inte? Den frågan fick Elin Stenberg sadla om, från barnomsorg och kommunikation till HR-arbete.

– Jag ville ta reda på om det går att göra något för att få folk att må bättre på sina arbetsplatser och se vad man som arbetsgivare kan göra, säger hon.

Efter grundutbildningen till HR-specialist gick Elin Stenberg en påbyggnadskurs i arbetsrätt. Där träffade hon Tallink Siljas dåvarande HR-chef som rekryterade henne till bolaget. Någon tidigare erfarenhet av sjöfarten hade Elin Stenberg inte, men med sjöfolk i släkten var branschen ändå inte helt ny för henne. Hon kom snabbt in i yrkesrollen och såg att det fanns förbättringspotential.

– Försäkringskassan hade ändrat sina regler för rehabiliteringsstöd och rederiet behövde anpassa sitt sätt att arbeta utifrån det. Men nya rutiner ska inte komma som påbud från land ut till båtarna. Förändringar måste göras tillsammans och det gjorde vi.

Elin Stenberg berättar att hon ofta var ute på fartygen och pratade med dem ombord för att försöka hitta rutiner som fungerade.

– Sjukskrivningar är inga pappersprodukter, det är människor det handlar om. Då är det också viktigt att träffa folk och ha personliga kontakter.

Arbetet mynnade ut i nya rutiner och Elin Stenberg berättar hur det i sin tur ledde fram till kortade sjukskrivningar och sänkta sjukkostnader. På köpet hade hon lärt känna besättningarna bättre och skapat värdefulla relationer.

– Att berätta hur man mår kräver att det finns ett förtroende och hela det här arbetet gjorde att folk vågade börja prata. Det kom fram att alla inte mätte så bra och att det fanns ganska stora utmaningar på en



Elin Stenberg lyckas gång på gång driva igenom stora arbetsmiljöprojekt inom sjöfarten.  
Foto: Maria Mikko

del avdelningar.

En enkätundersökning på Silja Symphonys tekniska avdelning avslöjade problem med låg trivsel, kränkningar och trakasserier. Tillsammans med avdelningens tekniska chefer lade Elin Stenberg upp en åtgärdsplan med bland annat stormöten, arbetsgrupper och timslånga enskilda samtal. När en uppföljande enkätundersökning skickades ut året efter visade den att stora förbättringar hade skett på i stort sett alla områden.

– Efter det gick vi vidare och genomförde liknande projekt på andra avdelningar ombord och det fortsatte vi med så länge jag var kvar i rederiet.

I samband med en omorganisering försvann dock tjänsten på Tallink Silja och sedan i maj förra året arbetar Elin Stenberg som HR business partner på Wallenius Marine. Där har hon ställts inför nya utmaningar med fartyg som går world wide och besättningar som är betydligt svårare att träffa än dem som jobbar i färjesjöfarten. Tjänsten är ett vikariat fram till augusti, men Elin Stenberg har ändå hunnit med att sätta igång ett arbetsmiljöprojekt.

– Vi håller på med en utbildningsinsats. Första steget är en anpassad arbetsmiljöutbildning som ska ha sitt huvudfokus i

#### Elin Stenbergs arbetsmiljötips:

Var medveten om det enskilda ansvaret – jag ansvarar för hur mitt beteende bidrar och påverkar stämningen omkring mig och för att påverka arbetsmiljön i positiv riktning.

hur vi gör i vardagen för att arbeta strukturerat och medvetet med vårt arbetsmiljöarbete. Först ska arbetsledare som jobbar iland gå den, men jag hoppas att den även ska kunna komma ut till båtarna på något vis. Även fördjupningsutbildningar inom likabehandlingsområdet är på gång under våren. Sen får jag se vad jag hinner med innan jag slutar.

Och den där frågan om varför vissa mår sämre på jobbet än andra, har du fått något svar på den?

– Ja, i viss mån. Jag tror att om man jobbar regelbundet med Osa-föreskriften (organisatoriskt och socialt arbete, red. anm.) blir det bättre för både individen och organisationen. Varje människa behöver bli sedd och lyssnad till på jobbet, och känna sig betydelsefull. Att man ges chansen att vara med och påverka. Många gånger behövs det inte så stora insatser för att göra skillnad.

Linda Sundgren, text

» Varje människa behöver bli sedd och lyssnad till på jobbet «





Under mättningsperioden var den arktiska isen bitvis upp till två meter tjock. Foto: Olof Johannesson

## Låga helkroppsvibrationer på isbrytare

De helkroppsvibrationer som förekommer på isbrytare ligger långt under rådande gränsvärden. Det framgår av en forskningsstudie från Sjöfartsverket. Däremot upplever besättningarna emellanåt att vibrationerna är besvärande.

Under hösten 2015 genomförde Olof Johannesson flera hundra vibrationsmätningar på isbrytarna Oden och Frej. Två veckor spenderade han ombord på fartygen som gick i den arktiska isen norr om Svalbard. Men trots att isen de bröt var upp till två meter tjock på sina ställen, visade mätningarna att helkroppsvibrationerna för besättningen ombord var låga.

– Först trodde jag att det var fel på instrumenten, men jag hade med mig dubbel uppsättning mätutrustning och båda gav samma resultat, säger Olof Johannesson som genomförde studien. De vibrationer jag uppmätte låg långt under gränsvärdena.

Även om de uppmätta vibrationsnivåerna var låga fanns det skillnader ombord. Medan det vibrerade sparsamt på bryggan uppmättes de högsta värdena längre ned i fartyget, men inte heller där överskreds några gränsvärden.

– De värden jag mätte mot är de som gäller på landbaserade arbetsplatser eftersom sjöfarten är undantagen från vibrationskraven. Man anser att det är acceptabelt att det vibrerar ombord och att det är för svårt eller för dyrt att åtgärda det. Men mina mätningar understeg även de riktvärden

som finns i standards för komfort på fartyg, säger Olof Johannesson.

Bakgrunden till studien var att en stor andel av personalen på isbrytare påtalat att helkroppsvibrationsexponering är ett problem ombord. Den enkätundersökning som Olof Johannesson genomförde i samband med mätningarna visade också att besättningen emellanåt upplevde vibrationerna som besvärande.

### Buller och vibrationer kan hänga ihop

– Att man upplever vibrationer som ett problem på isbrytare skulle kunna bero på att ljudnivåerna är ganska höga. Jag gjorde bullermätningar också och det fanns ett statistiskt samband mellan den upplevda komforten med hänsyn till vibrationer och mängden buller. Men det här är något som skulle behöva undersökas närmare innan man kan uttala sig med större säkerhet. I planeringen för nya isbrytare i Sverige har man dock tagit utfallet från min rapport i beaktande.

Studien heter *Investigation of exposure to whole body vibration for icebreaker crew* och publicerades i juli 2016. Den omfattar 274 vibrationsmätningar och 102 bullermätningar samt en enkätundersökning. Olof Johannesson arbetar numera som arbetsmiljöingenjör på Feelgood i Malmö.

Linda Sundgren, text

## ~ I KORTHET ~

### Podcast om arbetsmiljö

Arbetsmiljöverket har startat podden Hallå arbetsmiljö! I den samtalar arbetsmiljöinspektör Ann-Caroline Kostet med programledaren Fredrik Berling om frågor som rör arbetsmiljö. Varje avsnitt har ett tema och inbjudna gäster. Podden kan lyssnas till via Arbetsmiljöverkets hemsida eller där poddar finns. Avsnitten finns också på myndighetens Youtube-kanal.

(LS)

### Personlig skyddsutrustning granskas

Den första april startar ett forskningsprojekt om strategier och rekommendationer för ökad användning av personlig skyddsutrustning. Projektet löper under två års tid med forskare från Chalmers och Linnéuniversitetet. Den som är intresserad av att dela med sig av sina erfarenheter av personlig skyddsutrustning kan vända sig till: cecilia.osterman@lnu.se.

(LS)

### Risker med rengöringsmedel kartläggs

Att kemikalier i rengöringsmedel kan ge besvär i exempelvis luftvägar och på hud är känt sedan länge. Nu ska forskare vid Karolinska institutet undersöka hur användningen av rengöringsmedel i arbetslivet påverkar vår hälsa. Det uppges i tidningen Arbetsliv. Forskningen finansieras av AFA försäkring och kommer att pågå under tre år.

(LS)



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen och SEKO sjöfolk

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd  
Box 404, 401 26 Göteborg  
Tel: 031-629400  
E-post: info@san-nytt.se  
Hemsida: san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

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

Redaktionskommitté:  
Pelle Andersson, SEKO sjöfolk  
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen  
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen  
Offentliganställda

San-nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing  
Tryck: Gullers Trading, Göteborg 2020