



# SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 43 3/19

## Tema: Bra inneluft på LNG-drivna fartyg

Bättre arbetsmiljö i maskin med LNG .....	1	English summary .....	5
Fartygets bunker påverkar inneluften ombord .....	3	Nya föreskrifter från Transportstyrelsen .....	6
San har ordet .....	4	OSA-föreskriften gäller även till sjöss .....	7
Utblick .....	4	I korthet .....	8

## Bättre arbetsmiljö i maskin med LNG

Ljust, mindre buller och fritt från diesellukt och oljekladd. Gasdriften på Destination Gotlands nya färja M/S Visborg gör att man slipper flera av de arbetsmiljöproblem som annars brukar förekomma i maskinrum. Samtidigt återstår en hel del arbete med att inreda och fylla upp lagren i det nylevererade fartyget.

På en av skärmarna i kontrollrummet blinkar fyra ikoner för gasläge, en för varje huvudmaskin. En annan display visar hur mängden diesel som tillförs maskineriet stadigt minskar och nu är nere på under tio procent. Andre fartygsingenjör, Henrik Ottosson, övervakar processen.

– Vi startar alltid upp maskinerna på diesel, det går inte att göra på gas. Men så snart allting är igång går vi över till LNG, säger han.

Klockan närmar sig fyra på eftermiddagen och M/S Visborg backar ut från sin kajplats i Visby för ännu en resa mot Nynäshamn. Kontrollrummet får ett samtal från bryggan om att en av huvudmaskinerna kan stängas ner, man räknar med att klara överresan till fastlandet på tre maskiner. Dieseltillförseln är nu nere på nästan noll och fartyg går enbart på gas. En liten mängd diesel, cirka två procent, måste dock tillföras för att antända gasen.

### Lägre svavelhalt

– Det är just vid starten som det är annorlunda med LNG:n, annars märker man inte så stor skillnad här inne i kontrollrummet, säger Henrik Ottosson. Men visst, det är ju ett helt nytt system att lära sig och det tar lite tid.



M/S Visborg har gått i trafik sedan i våras, men arbetet med att bygga upp förråd och anpassa arbetsutrymmen ombord kommer att pågå länge till.

LNG (liquefied natural gas) är ett drivmedel som blivit allt vanligare inom sjöfarten de senaste åren. Naturgas innehåller betydligt lägre halter svavel jämfört med traditionella fartygsbränslen och därmed krävs ingen reningsutrustning för att efterleva de utsläppsregler som gäller i Östersjön. Förutom minskade utsläpp till luft och vatten ger LNG också en betydligt renare maskinrumsmiljö än tjockolja och diesel. Man slipper smälckage från otäta packningar och det blir ingen oljedimma i samband med provtryckningar.

– Arbetsmiljön här är mycket bättre än i andra maskinrum eftersom vi inte har någon värmning av olja, säger Henrik

Ottosson som varit i rederiet sedan årsskiftet. Min förra båt gick på tjockolja. Där rengjordes avgaserna med scrubbers vilket gjorde att vi ändå var tvungna att ta hand om svavlet. Här slipper vi allt sådant.

M/S Visborgs tekniske chef, Claes Ottosson, visar runt i den tekniska avdelningen. Det bullrar lite mindre än det brukar göra i maskinrum. Runt de fyra huvudmaskinerna är det rent och rummet är ljust och svalt.

– Här är maskin inget svart hål man går ner till, säger Claes Ottosson. Arbetsmiljön är den stora fördelen med LNG.

Hur LNG-driften kommer att påverka underhållsbehovet vet man ännu inte

*» I det dagliga arbetet behöver vi normalt inte vara här alls «*



Förste fartygsingenjör Michael Jägervi

riktigt, men Claes Ottosson räknar med att det kommer att minska för de delar som är direkt kopplade till framdriften och att tiden mellan överhalingarna av huvudmaskiner och hjälpkärror kan förlängas. Samtidigt innebär LNG mer kringutrustning som kommer att behöva tas omhand och servas. Som exempelvis det värmesystem som värmer upp LNG-vätskan till förbränningsbar gas och de gulmålade cylinderliknande GUV:erna (gas valve unit) som styr tillförseln av gas till motorerna.

### Bunkring nattetid

– Det blir nog en hel del kontroller och checker på utrustningen som är kopplad till LNG-driften och det kommer att ta en tid, säger Claes Ottosson. Men hur mycket jobb det blir vet vi ännu inte, det får tiden utvisa.

LNG:n förvaras i flytande form i två tankar som är placerade på var sida om en lejdare, för om midskepps i fartyget. Tankarna rymmer 285 kubik vardera och fungerar som stora termosar med isolering emellan. Man försöker hålla LNG-vätskan på i all fall minus 145 grader för att trycket i tankarna inte ska öka för mycket.

– I det dagliga arbetet behöver vi normalt inte vara här alls, säger Claes Ottosson när vi tar oss ner genom det välisolerade nergångsschaktet till utrymmet där tankarna finns. Det är ett visst underhåll på styrsystemet som sitter här nere i TSC:erna (rummen som sitter i direkt anslutning till tankarna), men en del av dessa jobb utförs av Wärtsilä (maskintillverkaren, red. anm.) och en del av besättningen.

LNG-driften har flera fördelar jämfört med traditionella fartygsbränslen, men det finns också baksidor. Som bunkringen. Den måste ske nattetid eftersom det bara är då fartyget ligger still tillräckligt

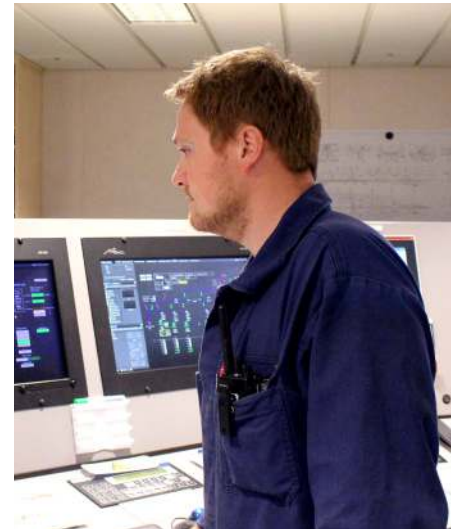


Teknisk chef Claes Ottosson

länge för att hela proceduren med provtryckning, bunkring och rengöring ska hinnas med. Det brukar ta cirka två och en halv timme från början till slut och den gångna natten kunde man inte börja förrän tjugo över tre. Teknische chefen måste alltid vara med vid uppstarten av bunkringen tillsammans med ytterligare ett tekniskt befäl plus en motorman. Under högsäsong bunkrar fartyget varannan natt medan det under lågsäsong kan räcka med ett par bunkringar i veckan. För Claes Ottosson och hans avlösare innebär det här mindre tid för vila än tidigare.

– Det här är inte optimalt, i alla fall inte sommartid, säger han. Men man får försöka sova när man kan och efter nästa avgång från Nynäshamn ska jag gå och lägga mig en stund.

M/S Visborg har gått i trafik på sträckan Visby Nynäshamn sedan i påskas. Fortfarande återstår en hel del arbete innan all inredning är på plats och förråd och lager är fyllda. Längs skotten står kartonger och lådor med ut-



Andre fartygsingenjör Henrik Ottosson

rustning och reservdelar som ännu inte hunnit packas upp och i det stora förrådet bortanför verkstäderna håller man på att avlägsna emballage från nyinköpta plåtskåp. När rederiet övertog fartyget från varvet i Kina i november förra året fanns i stort sett ingenting annat ombord än instruktionsmanualer och det som krävdes för att köra till Europa.

### Fyra hundra ordrar

– Hela den resan gick åt till att beställa hem delar och bygga upp lager och förråd, berättar förste fartygsingenjör, Michael Jägervi, som åkte med från Kina. Hittills har vi skrivit 400 ordrar men det kommer att bli ännu fler.

M/S Visborg är Destination Gotlands första LNG-drivna fartyg. Nu inväntar man leveransen av systerfartyget M/S Tjelvar som också ska gå på naturgas.

Linda Sundgren, text och bild



Här värms det flytande bränslet upp och omvandlas till gas.





Vi vet att de som blir mest exponerade för farliga ämnen är de som jobbar i maskin, därefter däck och sedan intendenturen, säger Cecilia Österman på Linnéuniversitetet.

## Fartygets bunker påverkar inneluften ombord

I somras gjorde svenska forskare mätningar av inneluften på ett LNG-drivet tankfartyg. Resultaten är under analys, men intervjuer med besättningen och preliminära provresultat tyder på att arbetsmiljön kan vara bättre än på fartyg med traditionellt fartygsbränsle.

Genom tidigare forskningsprojekt vet man att fartygets bunker påverkar inneluften i hela båten. Småläckage och avluftning från värmare, separatorer och annat tillsammans med insug av avgasplymen från fartygets skorsten till ventilationssystem, gör att sot och partiklar och andra gasformiga luftföroreningar sprider sig vidare till såväl bostadshytter som mässer och bryggan.

### Som ett fingeravtryck

– Sammansättningen av kolväten i bränslet är som ett fingeravtryck. Genom att ta prover från olika utrymmen och skicka på analys vet vi att det som finns i tankarna också är det vi hittar i resten av fartyget, säger forskare Cecilia Österman vid Linnéuniversitetet som tillsammans med Sarka Langer på IVL Svenska miljöinstitutet, genomfört flera mätstudier ombord.

I juli var forskarteamet ombord på ett



Cecilia Österman, Linnéuniversitetet och Sarka Langer, IVL Svenska miljöinstitutet

LNG-drivet tankfartyg för att kontrollera inneluften. Proverna är under analys, men Cecilia Österman berättar att de första preliminära resultaten tyder på att det inte finns några förhöjda halter, utöver bakgrundshalt, av metan (LNG består av 90 procent metan) ombord. Hade gasen på något sätt spridit sig i fartyget skulle det ha syns i mätningarna.

– Nej, hittills har vi inte kunnat se några rester av metan, säger hon. Det allmänna intrycket av fartyget var att det var väldigt rent och fräscht, det till och med luktade gott. Besättningen upplevde också att arbetsmiljön var mycket bättre där än på andra fartyg.

Mätningarna genomfördes under loppet av en vecka med tio fasta mätstationer i allt från kontroll- och maskinrum till dagrum, mäss och bryggan. Dessutom bar tio personer ur besättningen personlig mätutrustning som kontrollerade luften omkring dem och samtliga personalkategorier var representerade i undersökningen.

### Kockar och teknisk personal

– Vi vet att de som blir mest exponerade för farliga ämnen är de som jobbar i maskin, därefter däck och sedan intendenturen. Undantaget är kockar där man ibland kan se en liten förhöjning av mängden kolväten efter att de stått vid stekbordet och vänt hamburgare än hel dag. Generellt är manskapet mer utsatta för skadliga ämnen än befäl och det gäller på samtliga avdelningar, säger Cecilia Österman.

Men LNG är inte det enda alternativa bränslet som används inom sjöfarten och även nya framdrivningssystem blir vanligare. Sedan 2013 har Österman och Langer gjort mätningar på en mängd olika fartyg

och undersökt vad som händer med inneluften när man går från ett framdrivningssystem till ett annat. Bland annat har de gjort mätningar på en färja som konverterade från marin diesel till batteridrift.

– Inneluften gick från bra till bättre men det blev ingen jättestor skillnad, säger Cecilia Österman. Hade de däremot gått från tjockolja till batteridrift hade förändringen antagligen blivit större. Andra mätningar vi gjort visar att tjockolja är det bränsle som ger sämst inneluft.

### Låga nivåer

De mätningar som gjorts av inneluften på svenska fartyg visar dock att de halter skadliga ämnen som uppmätts ombord ligger långt under Arbetsmiljöverkets hygieniska gränsvärden. Å andra sidan, påpekar Cecilia Österman, är dessa gränsvärden inte hälsobaserade utan grundar sig på politiska beslut och ekonomiska avvägningar. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) finns inga säkra nivåer av exponering för skadliga ämnen som exempelvis cancerframkallande bensen och benzo(a)pyren.

– Därför ska man alltid sträva efter att minska exponeringen genom olika åtgärder, säger Cecilia Österman. Om man inte har möjlighet att byta bränsle kanske man kan kapsla in förbränningsmotorerna, förbättra ventilationen, se över den personliga skyddsutrustningen eller omorganisera arbetet så att inte en och samma person hela tiden exponeras.

Resultaten från sommarens mätningar på tankfartyget med LNG-drift väntas bli klara under hösten.

Linda Sundgren, text och bild

# Byråkratsafari eller lätt att göra rätt?

Så var de äntligen här, Transportstyrelsens uppdaterade föreskrifter om arbetsmiljö på fartyg. Jag måste erkänna att jag är lite kluven. Äntligen har vi samma regler för organisatorisk och social arbetsmiljö för de som arbetar på svenskflaggade fartyg som övriga arbetslivet. Vi har också samma gränsvärden för farliga ämnen. Ett litet tag. Just reglerna om hygieniska gränsvärden är de som ändras oftast så det är mer regel än undantag att svenska sjömän har sämre skydd än andra.

Samtidigt har gränserna för tillåten bullernivå anpassats till internationella krav. I praktiken innebär det att den tillåtna ljudtrycksnivån, som följer en logaritmisk skala, i kontrollrum mer än fördubblas och höjs med tio gånger i maskinrum och verkstäder. Transportstyrelsen menar att det kan behövas kraftigare hörselskydd för att minska risken för hörselskada men tar inte

hänsyn till andra effekter som även buller under gränsvärdena har på hälsa, kommunikation och behov av hörselvila.

Det finns en poäng med att ha enhetliga arbetsmiljöregler men vilka regler ska vi anpassa oss till? Majoriteten av de som finns i svenska sjömansregistret arbetar på någon av våra färjor med service. Är det då rimligt att sänka vår ambitionsnivå och anpassa oss efter de regler som gäller för den internationella sjöfarten? Eller bör vi låta de som arbetar på svenska fartyg få samma arbetsmiljöregler som de som arbetar iland?

*» Den tillåtna ljudtrycksnivån mer än fördubblas «*

Vi ser nu en otroligt snabb förändringstakt i arbetslivet. Vi behöver ett regelverk som medger en snabb omställning till

nya villkor och utmaningar. Med dagens system är det en djungel för sjöfartens arbetsgivare, arbetsmiljöombud och arbetstagare att veta vad som gäller eftersom det skiljer mellan land- och sjöanställda och beroende på fartygstyp. Under 2020 kommer dessutom Arbetsmiljöverket att besluta om en helt ny regelstruktur. Om vi inte anpassar oss efter den kommer regelverket att bli nästintill omöjligt att följa och det är nu hög tid för sjöfarten att fundera över vad som krävs för att hänga med i utvecklingen.

Det måste bli enklare att hitta rätt och förstå regelverket – det är en förutsättning för att kunna göra rätt. Det handlar inte om att uppfylla paragrafer utan om bättre arbetsförhållanden där ingen gör illa sig och ingen blir sjuk på grund av jobbet.

*Cecilia Österman/  
forskare vid Sjöfartshögskolan i Kalmar*

*”Det är inget svart hål man går ner i.”*

*Claes Ottosson, teknisk chef på Destination Gotland om maskinavdelningen på M/S Visborg.*

## ~ UTBLICK ~

# Svensk flagg fortsätter dala på vita listan



Sverige fortsätter att tappa placeringar på Paris MOU:s vita lista som varje år rankar världens fartygsnationer. Svensk flagg är nu nere på en 16:e plats, efter länder som Frankrike, Tyskland, Irland och Singapore. Under fem års tid låg Sverige bland de fem bästa på listan men har sedan halkat neråt och börjar nu närma sig en mittenplacering av de 41 länder som finns upptagna på den vita listan. Rankingens är baserad på

antalet fartygsinspektioner i relation till antalet kvarhållna fartyg. Under den senaste sammanställda inspektionsperioden (1 juli 2017 till 30 juni 2018) genomfördes 299 inspektioner av svenskflaggade fartyg inom Paris MOU-regionen (Europas kuststater samt Kanada). Av dem kvarhölls tre stycken. På Paris MOU:s grå lista återfinns länder som Iran, Indien och Marocko liksom USA och Schweiz. Den

svarta listan omfattar de flaggstater med sämst inspektionsresultat och flest kvarhållna fartyg. I år återfinns 14 länder på den svarta listan. I botten finns önationen Togo samt Republiken Kongo. Av 486 inspekterade fartyg under Togoflagg blev 92 kvarhållna medan Kongo hade 98 inspektioner och 26 kvarhållna fartyg.

(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 uppdrag 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.



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

## THEME: GOOD INDOOR AIR ON LNG-POWERED VESSELS

### Ship's fuel affects indoor air on board

Last summer Swedish researchers made various measurements of the indoor air on a tanker powered by LNG. The results are still being analysed, but interviews with the crew and the preliminary test results indicate that the work environment may be better than on ships using traditional fuel oil.



From previous research projects it is a known fact that the fuel used affects the quality of the indoor air in the whole ship. Small leaks, air coming from heaters, separators and other equipment as well as exhaust fumes from the chimney being sucked into the ventilation system all contribute to soot, small particles and other gaseous emissions being spread to cabins, mess rooms and the bridge.

“The composition of hydrocarbons in the fuel is like a fingerprint. Samples taken tell us that what is in the fuel tanks also finds its way to the rest of the ship,” says researcher Cecilia Österman at Linnaeus University in Kalmar, who has carried out several measurement studies on board together with Sarka Langer from the IVL Swedish Environmental Research Institute.

In July the research team was aboard an LNG powered tanker to monitor the indoor air. Cecilia Österman explains that the first preliminary results indicate that there were no elevated levels of methane (LNG is 90% methane) on board apart from background levels.

In addition to the choice of fuel, the indoor air quality is affected by the type of cargo carried. Measurements carried out on ferry ships, for example, showed certain differences between those with

vehicle decks and those without.

“On the ships where we made measurements, those that carried cars and trucks had slightly worse indoor air than ferries without vehicle decks,” says Cecilia Österman.

But the values of harmful substances in the indoor air on Swedish ships are far below the limits imposed by the Work Environment Authority. On the other hand, Cecilia Österman points out, these limits are not so much based on health issues as on political decisions and economic considerations. According to the World Health Organization (WHO), there are no safe levels of exposure to certain harmful substances, including the known carcinogens, benzene and benzo(a)pyrene.

### OSA regulation also applies at sea

Shipping is now also covered by the Work Environment Authority's regulation on the organisational and social work environments. As a result, the earlier recommendations on the structure of the organisation become binding regulations and two other regulations will be removed.

The new regulation aims to make the rules about mental health problems in working life easier to follow, and the earlier recommendations regarding the organisation of work has been changed into binding regulations.

*» In many cases poor work organisation can result in personnel feeling bad «*

“I think it's a good move to merge the organisational and social work environments,” says Christina Östberg, work environment coordinator at the Transport Agency. “In many cases poor work organisation can result in personnel feeling bad.”

In terms of practical work, the regulation will bring about two main changes. Firstly, the employer must ensure that managers and supervisors know how to prevent and deal with unhealthy workloads, conflicts and discrimination. Secondly, goals need to be introduced that promote a good organisational and social work environment. Personnel must be aware of these goals and they must be documented in writing if there are ten or more employees in the company.

### Increased noise levels with new regulations

Increased noise levels, more stringent regulation of minors and new regulations on electromagnetic fields were some of the new regulations for the work environment on ships published on 1 August by the Swedish Transport Agency.



The new regulations contain both more and less stringent requirements than previously. The most widely criticised change is the raising of maximum permitted noise levels by between 5 and 10%. The permitted level in the control room, for example, has been increased from 70 to 75 dB and in workshops from 75 to 85 dB.

“They've raised the maximum permitted noise levels in places where you should be able to take off your ear protectors and relax away from the noise, such as the control room and workshops. That is not good,” says Pelle Andersson from SEKO Seafarers.

According to the Transport Agency's work environment coordinator, Christina Östberg, the change was made to harmonize with the international noise requirements agreed in the IMO (International Maritime Organization).

“But the regulation concerns maximum sound levels, i.e. levels which must not be exceeded. The sound levels on board should be reduced to the minimum possible, taking into account technical developments, what is reasonable and what is practicable. It may also become a requirement that the shipowner supplies better hearing protection and that schedules are organised so that personnel spend less time in areas with high noise levels.”

Another change in the new regulations is that more areas will be regulated, including a regulation on artificial optical radiation, the use of presses and power shears, and electromagnetic fields. Work on the ship when it is docked has also become more strictly organised.

# Nya föreskrifter från Transportstyrelsen

Höjda bullernivåer, hårdare reglering av minderårigas arbete och en ny föreskrift om elektromagnetiska fält. Den första augusti sjösatte Transportstyrelsen nya föreskrifter om arbetsmiljön på fartyg.

De nya föreskrifterna innehåller såväl skärpningar som lättnader jämfört med tidigare krav och har både rosats och risats i branschen. Den förändring som rönt mest kritik är att maxgränsen för bullernivåer höjs med mellan fem och tio procent. I kontrollrum ökar den tillåtna nivån från 70 till 75 decibel och i verkstäder från 75 till 85 decibel. Flera remissinstanser var kritiska till höjningen av bullernivåerna, däribland Arbetsmiljöverket och Folkhälsoinstitutet. Buller och hörselskador har varit ett problem inom sjöfarten i decennier och att man nu tillåter en ökad bullerexponering upplevs av många som ett steg tillbaka.

– Man höjer de maximalt tillåtna ljudnivåerna i kontrollrum och verkstäder, utrymmen där man ska kunna ta av hörselskydden och få en stunds bullervila. Det är olyckligt, säger Pelle Andersson på Seko sjöfolk.

## Internationella bullerkrav

Enligt Transportstyrelsens arbetsmiljöhandläggare, Christina Östberg, gjordes förändringen för att harmonisera med de internationella bullerkrav som beslutats inom IMO (International maritime organization)

– Varven som bygger fartygen ligger ofta i Korea eller Kina och gör man en serie med kanske 100 fartyg blir det dyrare att göra ett eller två efter svenska särkrav. Ljudnivåkrav i nivå med övriga värden kan även underlätta inflaggning av fartyg och öka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Våra hårdare bullerkrav i bostadsutrymmen har vi lyckats behålla, säger hon.

Christina Östberg betonar också att Transportstyrelsen rekommenderar att man fortsätter följa de exponeringsgränser som gällde tidigare.

– Föreskriften handlar om maximala ljudnivåer, det vill säga de nivåer som inte får överskridas. Ljudnivåerna ombord bör sänkas till lägsta möjliga med hänsyn tagen till den tekniska utvecklingen och till vad som är rimligt och praktiskt möjligt. Det kan också krävas att redaren tillhandahåller bättre hörselskydd och att man på organisatorisk väg



De nya arbetsmiljöföreskrifterna innebär bland annat höjda bullernivåer.

minskar den tid man vistas i utrymmen med höga ljudnivåer.

Inom andra områden innebär Transportstyrelsens nya föreskrifter hårdare regler jämfört med tidigare. Ett sådant

är minderårigas arbetsmiljö. Här skärps reglerna kring arbetstiden för dem under 18 år som gör praktik ombord.

Sedan första augusti gäller även följande föreskrifter inom sjöfarten:

Maximala ljud-nivåer dB(A)	TSFS 2009:119			MSC.337(91)			Bullernivåer från 1/8-2019		
	>1974	>1974	>2006	>1 600	>10 000	>500			
Byggnadsår	>1974	>1974	>2006						
Brutto	< 500	≥500	≥500	>1 600	>10 000	>500			
Arbetsutrymme									
Maskinrum	100	100	100	110	110	110			
Kontrollrum	70	70	70	75	75	75			
Verkstäder	75	75	75	85	85	85			
Ej specificerade arbetsutrymmen	-	-	-	85	85	85			
Normalt ej bemannade utrymmen	85	85	85	90	90	90			
<b>Navigationsutrymmen</b>									
Inomhus på brygga, navigationsutrymme och i radarrum	65	65	65	65	65	65			
Utomhus på bryggvinge och med öppet fönster	70	70	70	70	70	70			
Radiohytt	65	55	55	60	60	60			
<b>Bostadsutrymmen</b>									
Sovhytter och sjukvårdsutrymme	65	55	55	60	55	55			
Kontor	65	55	55	65	60	60			
Mässar och dagrum	65	65	60	65	60	60(65*)			
Däcksutrymmen för fritid	65	65	65	75	75	75			
Träningslokaler och omklädningsrum	65	65	65	65	60	65(60**)			
<b>Kök- och serveringsutrymmen</b>									
Utan utrustning i drift	65	65	65	75	75	75			
Proviantförråd	65	65	65	75	75	75			



– När vi gick igenom föreskrifterna upptäckte vi att arbetstiden för minderåriga som är anställda var mer reglerad än för minderåriga i utbildning. Vi tyckte inte att det var rimligt att en 16-åring under praktik ombord kunde jobba mer än 40



En av de nya föreskrifterna handlar om medicinska kontroller i arbetslivet.

timmar i veckan och riskera att bli utnyttjad som billig arbetskraft. Sverige har även fått kritik från EU och ILO (International labour organization, red. anm) när det gäller regler för minderåriga, något som omhändertagits nu, säger Christina Östberg.

#### Arbeten till kaj

Andra förändringar med de nya föreskrifterna är att fler områden blir reglerade. Dit hör bland annat föreskriften om artificiell optisk strålning, användning av pressar och gradsaxar samt elektromagnetiska fält. Även arbeten under tiden fartygen ligger till kaj har blivit mer styrda.

– Det är bra eftersom vi haft en del olyckor i samband med lastning och lossning. Tidigare var arbete i hamnar bara reglerat när fartyget låg i svenska hamnar men nu gäller reglerna även utomlands, säger Christina Östberg.

Linda Sundgren, text och bild

#### Sedan första augusti gäller även följande föreskrifter inom sjöfarten:

- AFS 2019:3 om medicinska kontroller i arbetslivet
- AFS 2018:1 om hygieniska gränsvärden
- AFS 2018:4 om smittrisker
- AFS 2017:3 om användning och kontroll av trycksatta anordningar
- AFS 2016:3 om elektromagnetiska fält
- AFS 2015:4 om organisatorisk och social arbetsmiljö
- AFS 2015:2 om kvarts
- AFS 2009:2 om utformning av arbetsplatsen
- AFS 2009:7 om artificiell optisk strålning
- AFS 2005:16 om buller
- AFS 2001:9 om hamnarbete
- AFS 1999:8 om användning av pressar och gradsaxar

## OSA-föreskriften gäller även till sjöss

Nu omfattas även sjöfarten av Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö. Därmed har de tidigare rekommendationerna om organisationens utformning blivit bindande föreskrifter och två andra föreskrifter försvinner.

Drygt tre år efter att föreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö (OSA) började gälla iland trädde den ikraft även för sjöfarten den första augusti i år. Den nya föreskriften syftar till att göra regler om psykisk ohälsa i arbetslivet enklare att följa och de tidigare rekommendationerna som rör arbetsorganisation har omvandlats till bindande föreskrifter.

#### Gamla föreskrifter försvinner

– Jag tycker det är bra att man slagit samman den organisatoriska arbetsmiljön med den sociala, säger Christina Östberg, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen. Många gånger kan det vara problem med hur arbetet är organiserat som leder till att folk mår dåligt.

I det praktiska arbetet medför föreskriften framför allt två förändringar. Dels måste arbetsgivaren försäkra sig om att chefer och arbetsledare har kunskap om hur man förebygger och hanterar



Det har varit stort fokus på den sociala arbetsmiljön de senaste åren, inte minst kränkningar och sexuella trakasserier. På bilden: Ted Bågfeldt, prefekt vid Sjöfartshögskolan i Kalmar, under förra årets san-konferens.

ohälsosam arbetsbelastning, konflikter och kränkande särbehandling. Dels ska mål införas som främjar en god organisatorisk och social arbetsmiljö. Målen ska vara kända för arbetstagarerna och dokumenteras skriftligt om det finns minst tio arbetstagare i verksamheten. I och med att föreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö (Afs 2015:4) trätt ikraft försvinner före-

skriften om kränkande särbehandling i arbetslivet (Afs 1993:17) samt psykiska och sociala aspekter av arbetsmiljön (Afs 1980:14). På Arbetsmiljöverkets hemsida, av.se, finns korta informationsfilmer och stödmaterial om

» Man slagit samman den organisatoriska arbetsmiljön med den sociala «

OSA-föreskriften.

Linda Sundgren, text och bild



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

## Hälsofrämjande samarbete – ledarskap, medarbetarskap och kommunikation

Hur man bemöter varandra kan påverka såväl trivselen som effektiviteten och säkerheten ombord. Men vad är egentligen bra ledarskap och hur bör man kommunicera kollegor emellan? Det här är något av det som kommer att diskuteras under höstens San-konferens. Bland talarna finns både ombordanställda och rederirepresentanter liksom forskare och andra arbetsmiljöexperter. Dagen avrundas med en gemensam middag. Hjärtligt välkommen!

Konferensen hålls **den 23 oktober** på Clarion Hotel Post i Göteborg. Anmäl senast **den 4 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblanketter hittar du på San:s hemsida [san-nytt.se](http://san-nytt.se). Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Linda Sundgren: [linda@san-nytt.se](mailto:linda@san-nytt.se).

## Premiera insatser för god arbetsmiljö!

I höst delar vi åter ut arbetsmiljöpriset för särskilt berömvärda arbetsmiljöinsatser inom sjöfarten. Mottagare kan vara en grupp av människor eller en enskild person.

Inom San vet vi att det finns många goda krafter som verkar för en bättre arbetsmiljö ombord. Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför utnämningen av 2019 års arbetsmiljöpristagare. Utmärkelsen består av heder och ära liksom 10 000 kronor och delas ut i samband med San-konferensen. Förslag på kandidater lämnas senast **den 11 oktober** till Linda Sundgren: [linda@san-nytt.se](mailto:linda@san-nytt.se).

**SAN PRISET  
2019**

## ~ I KORTHET ~

### Explosion på svenskt fartyg

Den 11 juli inträffade en explosion och brand i maskinrummet på TT-Lines svensklagrade ropax-fartyg Peter Pan på väg från Trelleborg till Travemünde. Enligt uppgift på rederiets hemsida ska händelsen ha utlösts av en mekanisk skada på en av fartygets fem dieselgeneratorer. Besättningen lyckades släcka branden och ingen person kom till skada.

(LS)

### Svenskar dåliga på att säga ifrån på jobbet

Nästan varannan svensk agerar inte när de ser kränkningar eller andra etiska övertramp på jobbet, enligt en ny studie. Det främsta skälet uppges vara att det inte gör någon skillnad om man berättar om mobbning och kränkningar. Detta enligt tidningen Arbetsliv. Samtidigt anser nio av tio arbetstagare att det är viktigt att kunna uppmärksamma problem utan att straffas, att alla behandlas lika och att det finns en öppenhet i organisationen.

(LS)

### Appar om buller och ljus

Arbetsmiljöverkets buller- och ljusappar har uppdaterats. Störande buggar har rensats ut och vissa nya funktioner lagts till. Det här skriver Arbetsmiljöverket på sin hemsida. Den bullerapp som är anpassad för android kan dock endast mäta ett ljudspann på 40 till 80 decibel med säkert resultat. Motsvarande app i Iphone kan mäta ljudnivåer upp till 105 decibel.

(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](mailto:info@san-nytt.se)  
Hemsida: [san-nytt.se](http://san-nytt.se)

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren  
tel 08-540 645 15, [linda@san-nytt.se](mailto: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 2019