



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 44 3/20

Tema: Elev ombord

Kadettväska hjälper elever på Stena Nautica.....1	English summary5
Bristande elevmottagande enligt prisat examensarbete...2	Lättanvänt system för systematiskt arbetsmiljöarbete6
Psykisk ohälsa i coronans spår3	Dubbelt belönad för säkerhetshöjande plattformar7
San har ordet4	I korthet8
Utblick.....4	

Kadettväska hjälper elever på Stena Nautica

På Stena Nautica får varje ny elev en kadettväska innehållande all den utrustning och information som kan behövas under praktiken.

– Väskan är en väldigt bra idé, säger däcksbefälselev Moa Olsson. I vanliga fall får man springa runt och samla ihop det man behöver första veckan på en ny båt, men det slapp man här.

Moa Olsson läser fjärde och sista året vid kaptensprogrammet på Chalmers i Göteborg. Nu är hon ute på sin tredje praktik som är förlagd till Stena Nautica, ett ropaxfartyg som går i trafik mellan Halmstad och Grenå. Hon säger att bemötandet på de olika fartygen skiftat.

– Här är stämningen väldigt god vilket gör jobbet roligt och man vill lära sig så mycket som möjligt. På en del andra båtar har det inte varit lika bra stämning och det går även ut över arbetet.

För att underlätta elevernas introduktion använder Nautica en särskild kadettväska (Stena cadet kit). Den innehåller all den utrustning som de kan behöva under tiden ombord som handskar, varselväst, komradio och knäskydd. Där finns också allhanda information om exempelvis mattider, scheman och inloggningsuppgifter till fartygets intranät. Christopher Stadelmann är andrestyrman på Nautica. Han är den som kom på idén till väskan och tog fram den tillsammans med befälskollegan Jan-Eric Alcén.

Del av gemenskapen

– Vi vill att kadetterna ska känna sig välkomna och så snabbt som möjligt komma in i gemenskapen och arbetet ombord,



Överstyrman Christopher Stadelmann tycker att det är viktigt att fartygets kadetter känner sig välkomna ombord. Här tillsammans med befälselev Moa Olsson. Foto privat

säger Christopher Stadelmann. Mycket av informationen i väskan är självklarheter för oss som jobbar här, men som den som är ny inte har en aning om.

Han berättar att väskan även innehåller en lista med namn och befattningar på alla som arbetar ombord.

– Vanligtvis är vi runt 45 i besättningen, men sommartid kan vi vara uppåt 70 personer. I början är det inte så lätt att hålla reda på alla namn och då det kan vara skönt att ha dem nerskrivna.

Idén till väskan fick Christopher Stadel-

mann under sin egen tid som befälselev. Han säger att mottagandet skilde sig markant mellan fartygen och att det nästan alltid var någon utrustning han saknade eller information han inte fick.

– Inom sjöfarten får man ofta skäll för sådant man inte gjort, även fast ingen talat om för en hur det ska vara.

Som om man kommer ner till lastdäck utan visselpipa fast man inte fått någon.

En annan del i Nauticas elevmottagande är att man försöker få en viss överlapp-

» Här är stämningen väldigt god vilket gör jobbet roligt och man vill lära sig så mycket som möjligt «

ning mellan avgående och påstigande elev. Då får eleverna en dag tillsammans där kadettväskan lämnas över och de hinner prata en stund med varandra. Den som lämnar skriver också en sammanfattning av sin praktiktid på Nautica och lägger i väskan tillsammans med övrig information.

– För den som kommer ny kan det vara bra att få veta sådant som vilka i besättningen som är bra att gå med och som låter en göra mycket och vilka som är mindre bra. Man kan också gå tillbaka och läsa hur tidigare elever haft det, säger Christopher Stadelmann.

Överlämningen ska bädda för en bra praktik, men det finns också en tanke om att skola in eleverna i den ordinarie verksamheten.

– Vi försöker smyga in det här med avlösningar hos eleverna. Nästa gång de kommer hit är det som våra kollegor och då är det bra att de kan våra system. Många av våra kadetter börjar jobba här sedan, säger Christopher Stadelmann.

Okej att göra fel

Förutom praktisk information och tillgång till utrustning, är besättningens attityd gentemot eleverna betydelsefull, säger Christopher Stadelmann.

– Det är viktigt att man smälter in i gänget och blir en del av gemenskapen och här har hela besättningen ett ansvar. Som ny måste man också känna att det är okej att göra fel.

På Nautica försöker man också undvika att använda ordet elev och istället prata om kadetter. Det för att tvätta bort den nega-



Stenas kadettväska innehåller utrustning och information som kan komma till användning under elevtiden ombord.

tiva klang som man menar att elevbegreppet har inom svensk sjöfart.

– För många är en elev någon som börjar längst ner i hierarkin, jobbar sig uppåt och får ta en massa skit på vägen. Men så ser det inte ut i dag. Vi har en positiv hierarki där allas kompetenser tas tillvara. Det är inte som förr när kaptenen var allvetande och satt inne med svaren på alla frågor. I dag är kaptenen mer en arbetsledare och chef.

Varje elev som kommer till Nautica får en handledare som bär huvudansvaret för den fartygsförlagda utbildningen. Vem handledaren är skiftar från vecka till vecka på grund av fartygets avlösningssystem.

– Handledaren är den som vet vad kadetten ska göra den kommande veckan och bär huvudansvaret för kadetten. Däremot är det inte säkert att det är handledaren som man går bredvid hela tiden.

Men även om befälen på Nautica har ett

genomtänkt system för mottagande av elever är Stadelmann noga med att poängtera att det också ligger ett ansvar hos kadetten själv att skapa en bra praktiktid.

Upp till en själv

– Som kadett måste man kunna ta för sig och ha en vilja att hjälpa till, annars får vi folk som inte tänker självständigt, säger han.

Moa Olsson tycker att hon blivit bra bemött på de fartyg hon varit på, även om det finns individer som hon valt att hålla avstånd till. Och precis som Stadelmann anser hon att kadettiden också avgörs av hur man är som elev.

– Man kan inte lägga över hela ansvaret på besättningarna. Tiden ombord blir också ganska mycket vad man själv gör den till, säger hon.

Linda Sundgren

Bristande elevmottagande enligt prisat examensarbete

Bristande handledning, för lite information och för många arbetstimmar. Det är problem som sjöingenjörsstudenter ofta möter under sina praktiker ombord, visar ett examensarbete vid Sjöbefälsskolan i Kalmar.

Sjöingenjörsstudenterna Johan Granlund och Carl Persson vid Sjöbefälsskolan i Kalmar upplevde båda brister under den fartygsförlagda delen av utbildningen. Informationen från fartyget om vad som gällde under praktiken var begränsad och det fanns sällan någon plan för vad de skulle göra under tiden de var ombord. När det i våras blev dags för examinationsarbete beslutade de därför att undersöka hur andra sjöingenjörsstudenter haft det på sina praktiker. Det resulterade i rapporten: ”Jaha, kommer du i dag?” som också fick

pris för bästa examensarbete.

– När vi läste respondenternas svar insåg vi att det inte bara var vi som upplevt de här bristerna, det gäller de flesta, säger Carl Persson som tog examen i juni och nu är arbetssökande.

Långa arbetsdagar

Den som går som elev ombord kan arbeta 20 timmar i veckan, om arbetsgivaren och eleven kommer överens om en anställning mot betalning, och ägna 40 timmar åt elevboken. Av svaren i undersökningen framgår dock att de flesta (15 av 18) arbetat mer än den avtalade tiden. Som mest var det en elev som arbetade 114 dagar i streck, 12 timmar om dagen.

– Som elev jobbar man ofta som den ordinarie besättningen. Vissa gör det för att de vill, andra för att de inte vågar säga ifrån.



Carl Persson. Foto privat

Man är rädd att det ska påverka betygen eller för att få dåligt rykte i branschen, säger Carl Persson.

En vanlig kommentar bland respondenterna var att de mest fick ägna arbetstiden åt vaskning och enklare uppgifter. Hälften av de svarande tyckte att de kunde fått ut mer av praktikerna om de tilldelats mer anpassade uppgifter.

– Både jag och Johan kände att vi hade kunnat lära oss betydligt mer om det funnits en utvecklingsplan, säger Carl Persson. Man fick uppfattningen att besättningsarna såg oss mer som extra arbetskraft än elever som var där för att lära, vilket ju är lite märkligt eftersom vi inte får betalt.

Av respondenterna uppgav 11 av 18 att de inte blivit sämre bemötta på grund av att de var elever. Fem hade varit med om ett sämre bemötande på vissa fartyg där de utsatts för mobbning och utfrysning. En teknisk chef vägrade hälsa på eleverna och en respondent blev aldrig tilltalad med namn utan kallades bara för "eleven". Andra fick höra kom-

» Endast sex respondenter skulle kunna tänka sig att arbeta på något av de fartyg där de gjort praktik «

mentarer som "Du är bara elev, du kan inte ett piss...vad gör du ens här nere" eller grova skämt som "det gör väl ingenting om eleven dör, vi får ju ändå en ny om ett par veckor."

– Varför vissa agerar på det här sättet tror jag hänger ihop med två saker. Dels att man inte har läst tillräckligt om gott sjömansskap under utbildningen. Dels sitter den här typen av beteenden nog i ryggmärken hos vissa befäl. En del handledare kanske själva blev dåligt behandlade som elever och därför utsätter andra för samma sak, säger Carl Persson.

En majoritet av de svarande tyckte inte att upplevelserna under praktikerna av-

skräckte dem från en karriär ombord. Vissa hade väntat sig en ännu hårdare jargong på fartygen och blev positivt överraskade. Men endast sex respondenter skulle kunna tänka sig att arbeta på något av de fartyg där de gjort praktik. Fyra respondenter uppgav att de inte längre ville jobba till sjöss på grund av upplevelserna ombord. För egen hoppas både Carl Persson och Johan Granlund på en framtida karriär till sjöss.

– Även om det finns mycket att förbättra under praktikerna har jag trivts ombord och tycker om jobbet till sjöss, säger Carl Persson. På grund av coronan har det nog blivit lite svårare att hitta jobb, men jag hoppas få komma ut på någon båt snart.

Linda Sundgren

Psykisk ohälsa i coronans spår

De senaste månaderna har det rapporterats om ökad psykiska ohälsa och självmord ombord. Nu pågår flera internationella forskningsprojekt för att kartlägga pandemins effekter bland sjömän.

Redan i våras kom indikationer på en försämrad psykiska hälsa bland sjömän till följd av pandemin. Land efter land stängde sina gränser och många är fortfarande fast ute på fartygen utan att veta när får åka hem eller ens får betalt nästa gång. De nio månader som enligt sjöarbetskonventionen (MLC) är gränsen för hur länge man får vara ombord har förlängts hos flera flaggstater; i Panama ändå upp till 17 månader. I juli startade en internationell studie med forskare från Sverige, Australien och Storbritannien i syfte att kartlägga effekterna av coronapandemin bland sjömän. Michelle Grech forskare vid University of Queensland, är en av deltagarna.

– En undersökning vi gjorde förra året bland sjömän på utländska fartyg visade att många upplevde fatigue och kände sig pressade och stressade, och det lär inte ha blivit bättre med coronan, säger hon. Vi



Michelle Grech

Birgit Pauksztat

har också registrerat hur antalet självmord bland sjömän på utländska fartyg som kommer in på australiensiskt vatten ökat under pandemin.

Samlad bild

Nu ska forskarna försöka få en samlad bild av hur coronakrisen påverkar dem som arbetar ombord. Genom en webbaserad enkät hoppas de få svar från ett stort antal sjömän i internationell fart. I skrivande stund har cirka 300 sjömän på fartyg runt om i världen besvarat enkäten.

» Våra frågor handlar uteslutande om hur coronan påverkar arbetet och tillvaron ombord «

– Våra frågor handlar uteslutande om hur coronan påverkar arbetet och tillvaron ombord, säger Birgit Pauksztat, forskare vid Uppsala universitet. Hur stämningen är ombord, hur det känns och om pandemin har påverkat arbetsmiljön och välmåendet.

Undersökningen fokuserar enbart på dem som befinner sig ute till sjöss nu.

– Ja, den här gången vill vi bara ha in svar från de som är ombord, säger Birgit Pauksztat. Vi är medvetna om att det innebär vissa begränsningar eftersom tillgången till internet varierar mellan fartygen, men vi hoppas att så många som möjligt ska besvara enkäten. Däremot

vill vi gärna ha in svar både från de som påverkats mycket av pandemin och de som känt av den mindre eller kanske inte alls.

Sedan undersökningen startade har forskargruppen även hittat andra pågående forskningsprojekt med inriktning coronan och sjöfarten. Däribland en brittisk studie som tittar på hur pandemin påverkar ombordanställdas familjeliv, ekonomi och karriärer. Även Lloyds register genomför en undersökning som handlar om hur pandemin hanteras av anställda i olika företag ombord och på land. Birgit Pauksztat berättar att de planerar att göra en gemensam redovisning av resultaten från de olika forskningsprojekten senare i höst.

– Våra projekt kompletterar varandra ganska bra, även om det också finns en viss överlappning. Vi hoppas att kunna göra en gemensam presentation någon gång i början av november.

Linda Sundgren

Delta i enkäten

Jobbar du i internationell sjöfart och befinner dig ombord just nu? Då kan du logga in på webropol.com/s/survey-seafarers-during-pandemic och besvara enkäten om hur pandemin påverkar tillvaron ombord. Enkäten tar cirka 20 minuter att besvara och är öppen fram den 15 september.

Bra mottagande - inte bara en trivselfråga

Det är en speciell känsla första dagen på jobbet, en blandning av förväntan och förvirring. Kommer jag att bli accepterad? Kommer jag att trivas? Skapandet av relationer för ett gott socialt klimat på arbetsplatsen är viktigt för att kunna känna tillit och göra bra ifrån sig. På fartyg där besättningen både arbetar och bor tillsammans behöver relationerna också utvecklas så att man känner till en del privat om varandra. Samtidigt förväntas du jobba. Jobba säkert.

En god introduktion är inte bara en trivselfråga. De som är nya på jobbet löper en ökad risk att drabbas av olyckor. Det beror ofta på att den nyanställde utför nya arbeten på nya sätt men också på en osäkerhet om vilket ansvar och vilka rättigheter man har och därför tvekar att ställa frågor om riskerna i arbetet. Ökad risk för

både olyckor och sjukdom löper också de som har osäkra och tidsbegränsade anställningar. Det här är en betydelsefull utmaning för sjöfarten med sina inbyggda skillnader i arbetsvillkor, utbildning och lönenivåer. På de flesta typer av fartyg är det svårt, för att inte säga omöjligt, att undvika ett kontinuerligt flöde av besättningsmedlemmar ombord. För studenterna på sjöbefälsutbildningarna är det till och med önskvärt att de får praktik på olika fartyg. De är därför nya vid varje påmönstring under hela sin utbildningstid. Jag har haft studenter som kommit till mig och gråtit av ängslan inför praktiken. Som fått välja mellan att bo i gymmet eller sjukhytten. Som fått passat handledarens barn ombord. Som inte blivit tilltalade med sitt namn under hela törnen. När jag läser Carl och Johans rapport (sidan 6)

slås jag framför allt av hur låga förväntningar studenterna har. Vad säger det om branschen och framtidens rekrytering när unga på väg in i yrket säger att de trodde att det skulle vara värre? Med tanke på de senaste årens larm kring sjöfartens bristande kompetensförsörjning och att fler kvinnor och män ska lockas till sjöfartsutbildningar är det anmärkningsvärt att vi inte kommit längre när det gäller hur vi tar hand om dem som redan sökt sig hit. Välkomna dem ombord, se till att

de får förutsättningar att vara sitt bästa jag, arbeta och utvecklas.



Cecilia Österman/
forskare vid Sjöfartshögskolan i Kalmar

”Vi har sett en markant ökning av antalet självmord på utländska fartyg på australiensiskt vatten sedan coronapandemin bröt ut.”

Michelle Grech, forskare vid University of Queensland/Australien.

~ UTBLICK ~

Marginell förändring för Sverige

Sverige har rört sig marginellt uppåt i placering i Paris MOU:s årliga listning av världens fartygsnationer som publicerades i början av juli. Svensk flagg ligger nu på en 14:e plats av totalt 41 länder på den vita listan, vilket kan jämföras med plats 16 år året innan. Sveriges placering grundas på 310 inspektioner som genomförts mellan åren 2017 till 2019 och generat 3 kvarhållna fartyg. I toppen ligger Storbritannien som endast haft tio kvarhållna fartyg efter drygt 1000 inspektio-

ner. På andra plats kommer Norge med 1 612 inspektioner och 19 kvarhållanden och därefter Bahamas med 40 kvarhållanden efter 2 1214 inspektioner. På den grå listan återfinns länder som Algeriet, Polen och Egypten. Längst ner på den svarta listan hamnar Togo och Komorererna samt Albanien. Komorererna, som har det sämsta inspektionsutfallet, hade 69 kvarhållna fartyg efter 380 inspektioner. Den vanligaste orsaken till kvarhållanden är generell brister i efterlevandet av

ISM-koden följt av problem med sjökort samt brister i brandsäkerheten. Paris MOU:s inspektionsområde omfattar europeiska kuststater samt Kanada.

(LS)



Ögruppen Komorerernas flagga.



Underlätta arbetsmiljöarbetet med SAN!

Beställ via mail: info@san-nytt.se eller san-nytt.se

ARBETSMILJÖBLOCK

Arbetsmiljöblocket hjälper till i det dagliga systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. När olyckan är framme eller brister uppdagas 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 svensklagrade 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 skydds-kommitté-möten. Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten finns digitalt eller att ladda ner som pdf på SAN:s hemsida.

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: TRAINEE ON BOARD

Trainees at Stena Nautica given naval package

Stena Nautica gives each new trainee student a naval cadet bag containing all the equipment and information they need during their placement.

"This bag is a really good idea," says Moa Olsson, a deck officer trainee. "Otherwise you have to run around and put together everything you need during your first week on a new ship, but this takes care of it all."



Moa Olsson is studying in her fourth and final year of the Naval Captain programme at Chalmers University of Technology in Gothenburg. She is currently on her third placement, this time on Stena Nautica, a ropax ship that sails between Halmstad and Grenå. She says that the way she has been treated on the different ships has varied.

"The atmosphere is very good here, which means the work is fun and you want to learn as much as possible. The climate has not been as good on some of the other ships, which affects your work."

To ease the introduction of students Nautica gives them what is called a Stena cadet kit, which contains all the equipment that they may need on board such as gloves, a high-vis vest, an intercom radio and knee protectors, as well as information about mealtimes, work schedules and login information for the ship's intranet. Christopher Stadelmann is second mate on Nautica and he came up with the idea of the bag, developing it with his fellow officer Jan-Eric Alcén.

"We want the cadets to feel welcome and get into the team and work on board as quickly as possible," says Christopher Stadelmann. "Much of the information in the bag is pretty obvious for those of us who work here, but new trainees can't guess it all."

Thesis shows trainees given a poor reception

Poor guidance, too little information and too many hours of work are some of the problems that marine engineer students often encounter during their placements on board, as described in a thesis at the Marine Officer Academy in Kalmar.

Marine engineer students Johan Granlund and Carl Persson at the Marine Officer Academy in Kalmar both felt there was room for improvement during their on-board training. The information they were given on the ship during their placement was insufficient and there were rarely any plans for what they would do while they were on board, so when the time came for their dissertation last spring they decided to investigate how other marine engineer students had experienced their placements. The results were described in the report entitled, "Oh, you're starting today, are you?" which also received the prize for the best dissertation.

"When we read the respondents' answers, we realized that it was not only we who had experienced these shortcomings, it was actually a majority of students," says Carl Persson, who graduated in June and is now looking for work.

According to the agreement in force, students on board should work 20 hours a week and spend 40 hours on the student manual. Answers to the questionnaire showed that the overwhelming majority (15 out of 18) worked more than the agreed hours. The worst case was a student who worked 12 hours a day on 114 consecutive days. One recurrent comment from respondents was that they mostly spent time swabbing the decks and doing other menial tasks. Half of the respondents felt they would have got more out of the placement if they had been given more useful work.



Carl Persson. Photo private

Eleven of 18 respondents said that they were not treated any worse because they were students. Five had been treated worse on certain ships, where they were harassed or excluded. Only six respondents said they would be willing to work on any of the ships where they had been as students. Four stated that they no longer wanted to work at sea as a result of their experiences on board.

Mental ill-health after COVID-19

More mental ill-health and suicides on board in the last few months as a result of the COVID-19 crisis. Several international research projects are currently underway to identify the effects of the pandemic among seafarers.

As early as the spring there were indications of worsening mental health among seafarers as a result of the pandemic. Country after country closed their borders and there are many crewmembers at sea that still do not know when they can go home or even when they will get paid next. The normal nine-month on board limit stipulated in the Maritime Labor Convention (MLC) has been extended in several flag states - in Panama it is now up to 17 months. An international study was started in July with researchers from Sweden, Australia and the United Kingdom, to identify the effects of the COVID-19 pandemic among seamen. Michelle Grech, from the University of Queensland, is one of the researchers.

"A survey we made last year among seafarers on foreign ships showed that many experienced fatigue and felt under pressure and stressed, and it has probably not got any better with COVID," she says. "We also noted that the number of suicides among seafarers on foreign ships entering Australian waters increased during the pandemic."

The researchers are now trying to get an overall picture of how the COVID crisis is affecting those who work on board. They hope to get some answers from a web survey of a large number of seamen in international shipping. At the time of writing around 300 seafarers on ships around the world have responded to the questionnaire. The study focuses only on those who are currently at sea.

Take part in the survey

Do you work in international shipping and are you at sea at the moment? You can log in to: webropol.com/s/survey-seafarers-during-pandemic and answer the questions about how the pandemic affects life on board. The questionnaire will only take about 20 minutes and is open until 15 September.

Lättanvänt system för systematiskt arbetsmiljöarbete

Afa försäkring erbjuder ett välbeprövat och kostnadsfritt system för systematiskt arbetsmiljöarbete och avvikelserapportering. Över 2 500 företag i ett 30-tal branscher är redan anslutna och i Sans styrelse tror man att det även kan vara intressant för sjöfarten.

Systemet kallas för IA som är en förkortning av informationssystem om arbetsmiljö. Det har två huvudsakliga användningsområden: dels att kunna rapportera in avvikelser och olyckor och få dem omhändertagna på ett strukturerat sätt. Dels en funktion för det förebyggande arbetsmiljöarbetet som hanterar sådant som skyddsronder, riskanalyser och arbetsmiljörevisioner.

– Det här är ett system för det systematiska arbetsmiljöarbetet, säger Lars-Gunnar Lindberg, enhetschef på Afa försäkring. Men det handlar också om att höja kvalitén och öka effektiviteten genom att få bort störningar i arbetet.

Med en app i mobilen kan avvikelser rapporteras in direkt i systemet. Anmälnaren svarar på några enkla frågor om det inträffade och trycker iväg ärendet. Det går sedan vidare till ansvarig chef som har till uppgift att komplettera uppgifterna om händelsen och se till att ärendet omhändertas. Inte förrän problemet är åtgärdat kan ärendet registreras som löst. Pelle Andersson är ombudsman på Seko sjöfolk och sitter i Sans styrelse. Han ser många fördelar med IA-systemet.

– Systemet har en enkel men samtidigt tydlig process som gör att man måste hantera rapporterade händelser, säger han. I vanliga fall har ärenden en tendens att stanna i skyddskommittéprotokollen, men med IA-systemet blir man tvungen att omhänderta dem.

Mängder av statistik

Baserat på den information som matas in i systemet tillhandahålls en mängd branschgemensam statistik och andra uppgifter, alltihop anonymiserat. Det kan handla om vanligt förekommande olyckor eller vilka avdelningar som är särskilt drabbade. Användarna kan också söka efter förslag på olika lösningar av problem.



IA-systemet kan förhindra att arbetsmiljöproblem, som för lågt placerade kylar, hamnar mellan stolarna.

– Man får väldigt bra koll på sig själv och den egna branschen med det här systemet, säger Lars-Gunnar Lindberg. Det går även att ta del av andra branschers statistik, men då får man komma överens om ett informationsutbyte organisationerna emellan. Det är ingenting som systemet tillhandahåller.

IA är ett partsgemensamt system som funnits sedan slutet av nittioalet. Det har sitt ursprung i pappersindustrin där företag inom branschen beslöt att börja samarbeta kring arbetsmiljöproblem. Sedan dess har systemet utvecklats och en mängd branscher anslutit sig, däribland Sveriges hamnar, hotell och restaurang, stålindustrin och kommuner och regioner.

– Vi har byggt på det här systemet länge. Det finns inga barnsjukdomar eller fel i det och vi har mängder med samlad erfarenhet, säger Lars-Gunnar Lindberg.

Språklig anpassning

Systemet är kostnadsfritt. Afa försäkring står även för uppdateringar, underhåll och utbildningar. Det som krävs av en bransch som vill ha ett IA-system är två saker: en formell viljeförklaring där parterna uppger att de önskar ansluta och en språklig

anpassning för att systemet ska harmonisera med den aktuella branschen.

– Sedan är det en fördel om man redan på förhand vet att det finns några företag i branschen som är intresserade av att använda systemet, men det är inget krav, säger Lars-Gunnar Lindberg.

Pelle Andersson tror att många rederier skulle vara behjälpta av ett IA-system. Och den initiala arbetsinsatsen med språkpassning skulle Sans kunna ansvara för.

– Ja, den kan vi ta hand om, säger han.

Linda Sundgren

Vill du att ha ett IA-system inom sjöfarten?

Jobbar du i ett rederi eller på ett fartyg som skulle kunna vara intresserat av att använda ett sjöfartsanpassat IA-systemet?

Ta då kontakt med Sans ordförande Lars Andersson:

lars.andersson@transporforetag-en.se eller 031-629539 och anmäl intresse.

Du kan också läsa mer om IA-systemet på afaforsakring.se/forebyggande/ia/

Dubbelt belönad för säkerhetshöjande plattformar

Maskinreparatör Peder Eriksson har under många år intresserat sig för arbetsmiljön ombord. I år belönades han av Stiftelsen Sveriges sjömanshus för två innovationer som båda handlar om att göra arbetet ombord säkrare.

På grund av den pågående pandemin ställde Sjömanshusstiftelsen in sin årliga belöningsceremoni som skulle hållits i Stockholm i maj. Men själva belöningarna delades ut som vanligt och en sammanställning av samtliga bidrag finns att läsa på stiftelsens hemsida. En av de som hedrades för sin uppfinningsrikedom var Peder Eriksson, maskinreparatör på Silja Galaxy, som deltog med två bidrag. Dels en upphängningsbar traversplattform för arbeten ovanför huvudmaskin, dels en justerbar plattform som kan användas vid arbeten i trapphus.

– Traversplattformen fick jag idén till när en av elingenjörerna berättade att de sitter på balken i taket och hasar fram när de ska byta lysrör eller batterier i rökdetektorerna, säger han. Jag hörde hur farligt det lät, även om de använde falllina eller sele.

Traversplattformen är försedd med fotplatta och ryggskydd, men ska för säkerhets skull användas tillsammans med fallskyddsselse. Den hakas fast och säkras direkt i traversbalken vilket ger en bra arbetshöjd.

– Det mesta materialet fanns ombord och det enda jag behövde beställa var några kvadratmeter till själva plattan, säger Peder Eriksson.

Bad om hjälp

Den andra plattformen, avsedd för arbeten i trapphus, tog Peder Eriksson fram efter ett tillbud. En kollega hade stått på en steg i trapphuset för att göra ett jobb i taket när stegen vek sig och han föll.

– Han slog sig förstås och blev nog ganska rädd även om det gick bra. Efteråt kom han till mig och undrade om jag inte kunde hitta på något för att göra arbeten i trapphus säkrare.

Arbetsmiljötips: Att alltid vara vaksam och att tänka på var man sätter sina fötter och händer. Försök också att inte stressa, även om det naturligtvis kan vara svårt.



Peder Eriksson har jobbat 46 år till sjöss. Foto privat

Lösningen blev en justerbar plattform som går att vika ihop och är enkel att transportera. Höjden på plattformen går att ställa in efter avståndet mellan trappstegen.

Arbetsmiljö och säkerhet är något som Peder Eriksson intresserat sig för under de 46 år han varit till sjöss. Men när han blickar tillbaka tycker han att mycket ombord i fartygen har försämrats. Först, säger han, var det enklare att komma åt i maskinrummen och han upplevde att det satsades mer på kvalitet än det gör i dag.

– De båtar som byggdes i Sverige under 70-talet var fantastiskt fina med stora luftiga maskinrum. Det var lätt att komma åt och det fanns bra med lyftanordningar. Man kände att de som byggt båtarna hade tänkt att här ska grabbarna kunna göra ett bra jobb. I dag handlar allting om pengar och maskinrummen har krympt för att maximera lastutrymmena, i alla fall i de fartyg jag varit de senaste åren. Hur det är att jobba i moderna lastbåtar vet jag däremot inte.

Peder Eriksson började sin karriär som 17-åring under tidigt sjuttioal på Cementas Sunnavik. Därefter följde en rad fartyg hos Nordström och Thulin, Gotlandsbolaget, Wallenius, Stena och Silja. Men

att han gick till sjöss var mer eller mindre än slump.

– Egentligen ville jag läsa till verkstadsmechaniker i land, men betygen räckte inte. Istället kom jag in på Sjömannsskolan i Stockholm som då var ettårig. Sedan dess har jag jobbat på sjön med undantag för några ströjobb iland.

När vi pratar vid har han just kommit hem efter två veckors arbete. Nu väntar nästan en månads ledighet i huset på Öland innan det är dags att gå ombord igen.

– Jag jobbar två veckor och är ledig

två, sedan två veckor på och fyra veckor hemma. Det är ett bra schema, men det är långa arbetsdagar ombord och när man kommer hem tar det flera dagar innan man vilat upp sig och sovit ikapp.

Nästa gång Peder Eriksson kommer ombord väntar ett arbete med att byta ut trappstegen i en lejdare för att förebygga fallolyckor.

– Aluminium är väldigt halt och det är lätt att foten drar iväg så att man ramlar och slår sig. Gallren kom precis innan jag åkte hem. Får se om någon hinner börja montera dem innan jag är tillbaka.

» De båtar som byggdes i Sverige under 70-talet var fantastiskt fina med stora luftiga maskinrum. «

Sjöfarten under coronakrisen

Missa inte Sans digitala arbetsmiljövecka i höst!

På grund av osäkerheten kring hur coronapandemin utvecklas under hösten kommer Sans årliga konferens i oktober att ersättas med en digital arbetsmiljövecka. Alla vardagar vecka 43 (den 19 till den 23 oktober) kommer vi att sända webbaserade inslag med fokus på hur sjöfarten klarat av att hantera arbetsmiljön och krishanteringen under pandemin.

Veckan inleds med utdelning av det årliga San-priset och ett anförande av pristagaren, en person som i sin yrkesroll själv påverkats av den rådande situationen. Under följande dagar får vi bland annat höra representanter från Stena Line berätta om hur bolaget hanterat media och internkommunikation under pandemin. En forskare har bjudits in för att prata om krishantering i yrkeslivet och genom Transportstyrelsen får vi ta del av den senaste olycksstatistiken inom sjöfarten. Vi återkommer med ett fullständigt program längre fram. För att inte missa någon information föreslår vi att ni följer san-nytt på Facebook.

Sans arbetsmiljövecka

Plats: Sans grupp på Facebook, sannytt

Datum: Den 19 till 23 oktober (vecka 43)

Tid: Sändningarna börjar klockan 10.00 varje dag och pågår mellan 10 och 30 minuter



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 får du veta mer om oss.

~ I KORTHET ~

Brand utbredd

Den explosionsartade maskinrumsbranden på ropax-fartyget Peter Pan i juli 2019 orsakades av en brusten vevstake i huvudmaskin. Det uppger Statens haverikommission (SHK) i sin rapport. Orsaken till brottet på vevstaken är inte fastställt, men branden uppstod när det sprutade bränsle och smörjolja in i den havererade cylindern.

(LS)

Bedömningsverktyg

Om en medarbetare som utför handintensiva arbetsmoment (som exempelvis arbete i kassa eller städning) behöver skickas på medicinsk kontroll enligt de föreskrifter som kom förra året, kan vara svårt att avgöra. Det menar Peter Palm, forskare vid Uppsala universitet som fått pengar för att utveckla ett verktyg som ska underlätta för arbetsgivare och skyddsombud att göra den här typen av bedömningar.

(LS)

Den dolda sexismen ökar

Öppen sexism ersätts allt oftare av mer dolda och subtila angrepp. Det här säger Miriam Zehnter Frisk, doktor i psykologi som forskar om små sexistiska kränkningarna på arbetsplatser, till tidningen Arbetsliv. Det kan handla om att kvinnor ofta blir avbrutna eller inte tas på allvar. Sådant kan i sin tur leda till stress hos de utsatta och skapa miljöer där kvinnor anses mindre kompetenta än män.

(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