



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 39 1/15

TEMA: MORGONDAGENS SJÖMÄN

"Bra stämning betyder mest".....	1	San tipsar.....	4
Vill arbeta med moderna verktyg och maskiner.....	2	Utblick.....	4
"Tillgång till internet ligger nog i topp".....	2	Transportstyrelsen informerar.....	5
Skillnad mellan skola och verklighet.....	3	English summary.....	6
"En bra byssa är rymlig och välplanerad".....	3	Profilen: Britta Stolt.....	7
Ständiga förbättringar.....	3	Hotell och restaurang granskas.....	8
San har ordet.....	4	I korthet.....	8

Varje år lämnar ett stort antal nytutexaminerade sjömän universitet och gymnasier för att gå till sjöss. San-nytt har pratat med några av dem som snart är klara för yrkeslivet om vilka förväntningar de har på sina framtida arbetsplatser.

"Bra stämning betyder mest"

För sjöingenjörstudent Filip Andrén är besättningen det i särklass viktigaste när han ska börja jobba.

– Är det bra folk ombord som trivs ihop spelar det inte så stor roll om båten är sliten, säger han.

De tre praktikperioder som Filip Andrén, 25, hittills varit ute på har han haft bra upplevelser överlag. Avgörande har varit stämningen ombord.

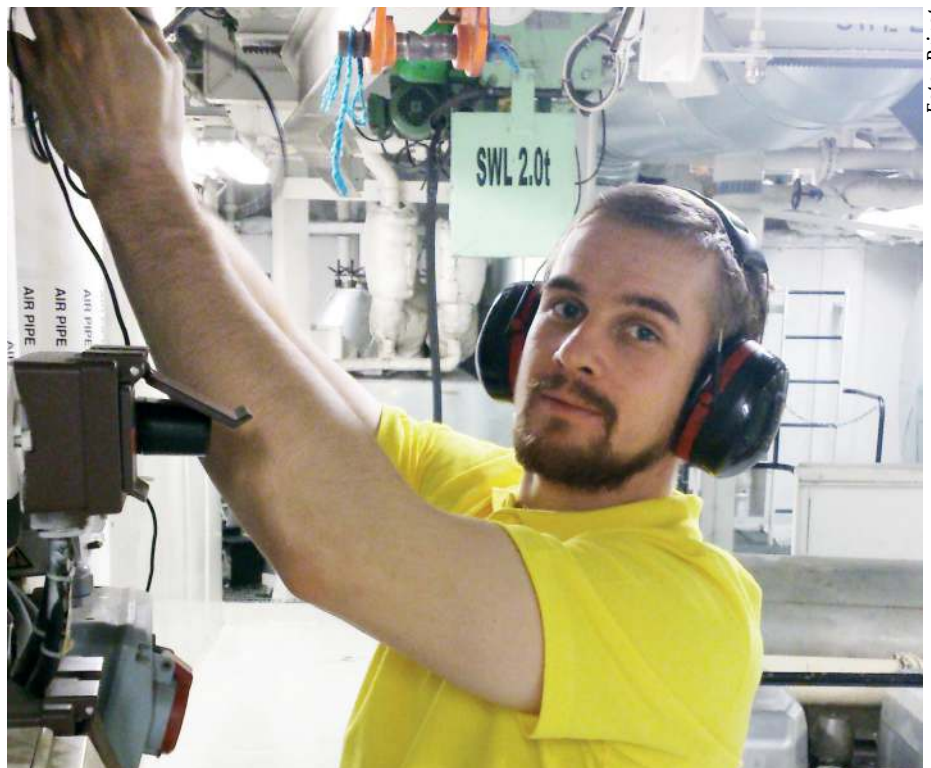
– Finns det konflikter och samarbetet inte riktigt fungerar blir det jobbigt. Om man är tvungen att räkna dagarna till avmönstring är ett par månader väldigt lång tid, säger han.

Bra sammanhållning är därför det Filip tycker är viktigast när han ska ut på jobb efter skolan, men det finns även annat han värdesätter.

Arbetsmiljön viktig

– Schysst hytt och en fräsch och bra säng vill man gärna ha, man ska ändå bo där. Och ett internet som fungerar skapligt. Jag har varit på båtar där det varit ett heldagsprojekt att skicka iväg ett mejl. I och för sig kan det vara skönt att inte vara uppkopplad jämt, men då måste man ha någon hemma som kan hjälpa till att betala räkningar och annat praktiskt.

Filip läser tredje året vid Sjöbefäls-skolan i Kalmar. Han säger att arbets-



Teknikintresset avgjorde Filip Andréns studieval.

miljön är något som ofta diskuteras under lektionerna och i maskinrum vill han ha det rent, snyggt och säkert.

– Arbetsmiljön är jätte viktig och jag skulle inte vilja jobba på en båt som inte har bra skyddsutrustning.

– Ser man till det materiella vill jag gärna ha bra verktyg. Att jobba med dåliga grejer

är det värsta som finns.

Dessutom vill han gärna ha möjlighet att träna.

– Ett gym är viktigt. Jag tränar mycket hemma och vill gärna kunna hålla igång även när jag är ute på sjön.

Linda Sundgren

Vill arbeta med moderna verktyg och maskiner

Stora gemensamhetsutrymmen, gym och moderna verktyg. Det hoppas bli-vande motorman Martin Fredriksson Pehrson ska finnas när han mönstrar på efter examen. Uppkoppling i hytten är däremot inget måste.

Martin Fredriksson Pehrsson, 18, går tredje och sista året på Sjömannsskolan i Stockholm. Därefter hoppas han få jobb som motorman, allra helst inom norsk off shore.

– Det är häftiga miljöer, mycket pengar och intressanta arbetsuppgifter. Att få jobba där vore verkligen drömmen, men det är få som kommer dit.

Martin har haft två praktikperioder, tre veckor på bogserbåt och två månader fördelat på isbrytare respektive färja. Praktikerna tycker han har gett en bra uppfattning om hur han skulle vilja ha det när han kommer ut på jobb.

– Stora och bra lokaler att umgås i,

nya, moderna verktyg och maskiner och så gym. Jag tränar nästan varje dag när jag är hemma och det är skönt att kunna röra på sig även ombord, säger Martin.

Arbetsmiljö och skyddsutrustning har han märkt att det ibland slarvas med.

– Men jag har lovat mig själv att alltid ha hörselskydd och att använda rätt handskar. Ibland när man skruvar på något tar man av sig om händerna för att komma åt bättre, men sedan tar man på sig direkt igen.

Vad han däremot är tveksam till är nätverk i hytten som han tycker gör fartygen mindre sociala.

– Visst är det bra med internet, men finns det wifi i hytterna stänger alla in sig så fort de slutar jobba.

Martin trivs med livet till sjöss och menar att utbildningen fått honom att växa upp. Han tycker det varit nyttigt att vara borta hemifrån och gillar variationen i arbetet.



Foto: Privat

Martin Fredriksson Pehrsson

– Ena dagen får man hålla på med elen och nästa dag är det en pump som går sönder. Just nu är det tufft med jobb eftersom så många anställer utländska sjömän istället för svenskar. Men vi är 16 stycken i min klass och av dem har tre redan fått jobb, så visst går det.

Linda Sundgren

”Tillgång till internet ligger nog i topp”



Foto: Privat

Fia Antolkovic Wistrand

Internetuppkoppling och en besättning som trivs är det sjökaptensstudent Fia Antolkovic Wistrand, 22, sätter störst värde på. Inom vilket segment hon hamnar spelar mindre roll, huvudsaken är att få komma ut och börja jobba, säger hon.

För Fia var det självklart att gå till sjöss. Havet har alltid lockat och hon har flera kompisar som är sjömän. Nu läser

hon fjärde och sista året på sjökaptensprogrammet på Chalmers i Göteborg och ser fram emot att snart få börja jobba.

– Men man får inte vara kräsen. Med tanke på hur det ser ut för sjöfarten just nu blir man nog glad bara man får ett jobb, säger hon.

Under praktikerna har hon varit på ankarhanterare, roro, bilbåt och färja. Hon säger att hon funnit sig tillräta väldigt bra på samtliga fartyg.

Egna skyddsskor

– Att besättningen trivs är nog avgörande för att man själv ska trivas när man kommer som ny. Träningsmöjligheter tror jag är bra för en hälsosam och glad besättning och att man inte kör med halvfabrikat i byssan. Senaste båtarna jag varit på lade kockarna verkligen ner sin själ i matlagningen och hade nybakat bröd till frukost och mycket frukt och grönt. Då blir man glad.

Fia vill även gärna ha tillgång till internetuppkoppling när hon är ute.

– Att kunna hålla kontakten med dem där hemma toppar nog listan över vad som är viktigt ombord. Man vill kunna skicka iväg mejl eller mess och berätta

vart man är och att allt är bra, säger hon.

Hon vill också att det ska finnas en medvetenhet kring arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor. Under praktikerna har hon fått de arbetskläder och den skyddsutrustning som behövs, även om passformen varierat.

”Då får man ta en tamp och dra åt i midjan och rulla upp byxbenen”

– Ofta är brallorna några nummer för stora. Då får man ta en tamp och dra åt i midjan och rulla upp byxbenen. Skyddsskor har jag med mig egna, det tror jag att de flesta i klassen har. Hur mycket skyddskläder som finns på fartygen är lite olika. Ibland har det varit ganska skralt i förråden och även om jag alltid fått det jag behövt har man hört på omvägar att det kan vara svårt att exempelvis få ut en extra overall eller ett par nya handskar.

Linda Sundgren

Skillnad mellan skola och verklighet

Michael Eriksson trivs på färjor med stora besättningar och vill gärna kunna träna ombord. Bra arbetsmiljö är självklart viktigt, säger han, men har upptäckt att det ibland slarvas en del.

I snart tre år har Michael, 18, läst på Sjömannsskolan i Göteborg. Till sommaren får han sina matrosappar.

– Matrosyrket är jättekul, fast det är dåligt med arbete. Hittar jag inget kan jag tänka mig att läsa vidare, säger han.

Välutrustade gym

Sammanlagt har Michael genomfört 14 veckor praktik på färjor och tankfartyg.

– Besättningarna har varit väldigt bra på att visa en runt på fartygen och jag har fått göra en massa olika grejer. I somras var det mycket underhåll och knacka rost, spola däck och måla. Annars har jag varit med vid förtöjningar och hjälpt

till med lastning och lossning.

För Michael är bra arbetsmiljö självklart viktigt. Men han har märkt att det inte alltid fungerar som det ska ute på fartygen.

– Man verkar inte ta det riktigt på allvar och det är stor skillnad på det man lär sig i skolan och hur det fungerar i verkligheten. När jag skulle måla med tvåkomponentsfärg sa överstyrman att jag inte behövde någon skyddsmask. Efter ett tag kände jag hur det började sticka i näsan och då gick han och hämtade en. Men arbetsmiljö är viktigt för alla och om man inte tänker på det nu kan det bli allvarligt längre fram.

Michael säger att han också gärna vill kunna träna ombord och välutrustade gym har funnits på alla fartyg han varit på. Internetuppkopplingen har däremot varit svajig ibland.

– För min del spelar det inte så stor roll, men jag tyckte synd om filippinarna.



Foto: Privat

Michael Eriksson

De är ombord länge och man märker på dem när de inte får ha kontakt med familjen. Man blir lite ledsen för deras skull.

Linda Sundgren

”En bra byssa är rymlig och välplanerad”

En välplanerad och rymlig byssa är något som blivande sjökock Marcus Paci sätter stort värde på. I jämförelse med restaurangkök iland tycker han att arbetsmiljön till sjöss är betydligt bättre.

Den som läser till sjökock går först två år grundläggande kockutbildning. Därefter väljer man inriktning.

– I slutet av sommaren hade jag praktik på en ropaxfärja som gick mellan Malmö och Travemünde. Det var skitkul, säger Marcus.

Marcus läser sista året på Rönnowskas restaurangskola i Helsingborg och har gjort praktik både iland och till sjöss. Skillnaderna är stora, säger han.

– Till sjöss är det inte samma stressfaktor som iland. Det är inget å la minute och man har all tid i världen att förbereda.

Bit ihop

Men det lägre arbetstempot tror han är nödvändigt med tanke på omständigheterna ombord.

– Säkerhetstänkandet är mycket högre till sjöss än i land vilket sätter stor press på oss. Det finns ingen doktor ombord och skadar man sig får man antingen



Foto: Privat

Marcus Paci

bita ihop eller flygas iland. Därför är det extra viktigt att vara försiktig och det hade nog varit svårt med den stress man har iland, säger han.

En bra byssa ska vara rymlig med öppna ytor, tycker Marcus. Trångt är lika med svårstädat och skrymslen ökar risken att saker ställs undan och glöms bort.

Gym ser han som ett plus liksom tillgång till mejl. Internet är däremot inte lika viktigt.

– Det har varit ganska skönt att inte ständigt vara uppkopplad på Facebook och att slippa vara nåbar hela tiden.

Linda Sundgren

Ständiga förbättringar

Att ständigt arbeta för att vara en attraktiv arbetsgivare är ett måste för den som vill ha bra personal. Det menar HR-företrädarna Anette Wugk och Martin Sander som jobbar hos två rederier inom vitt skilda segment.

Anette Wugk är HR-chef på färjerederiet TT-Line AB. Fartygen går i trafik mellan Sydsverige och kontinenten. Samtliga ombord är svenskar. De flesta jobbar två veckor och är lediga två och fartygen kommer till Sverige varje dygn. Martin Sander arbetar med personalfrågor på Donsötank. Den svenska besättningen har avlösning var fjärde vecka medan filippinarna är ombord sex månader. Fartygen trafikerar Nord- och Östersjön och angör endast sporadiskt svenska hamnar. Förut-sättningarna för de två rederierna är med andra ord ganska olika, men deras HR-företrädare säger båda att det är väldigt viktigt att



Foto: Privat

Anette Wugk

fortsätter på sid 5

Arbetsmiljöåret 2015

När vi inför det här numret av tidningen pratade med blivande sjömän var det glädjande att höra att de hade blivit så väl omhändertagna under sina praktiker, fått lära sig mycket och dessutom haft roligt. Men intervjuerna visade också att allt inte är som det ska. Mest uppseendeväckande var en matroselev som fått måla med tvåkomponentsfärg utan ordentlig skyddsutrustning. Sådant får inte förekomma. Härdplaster är dokumenterat hälsovådliga; en riskbedömning ska alltid genomföras och korrekt skyddsutrustning måste användas.

Under året kommer San att fortsätta lyfta olika arbetsmiljöfrågor till sjöss, däribland sjukvård, arbetstider och stressrelaterad ohälsa. Har du som läsare syn-

punkter på det som skrivs eller önskemål om sådant du skulle vilja läsa om är du välkommen att höra av dig till linda@san-nytt.se.

Den sedvanliga San-konferensen hålls i oktober och vi återkommer med mer information kring den. San-jury vill också gärna få in nomineringar till årets San-pris. Förslag skickas till eva.ohlsson@transportgruppen.se. Till sista kan vi berätta att Sans hemsida håller på att få en ansiktslyftning. Den nya, förbättrade versionen med sökfunktion och tydligare layout kommer att sjösättas under våren. Trevlig Läsning!

Linda Sundgren/ redaktör San-nytt



”Schysst hytt och en fräsch och bra säng vill man gärna ha, man ska ändå bo där”

Sjöingenjörstudent Filip Andrén om hur ett bra fartyg ska vara

För lite sömn hotar sjösäkerheten

I höstas genomfördes en vilotidskampanj inom Paris MOU-regionen (Europa och Nordamerika). Kampanjen pågick mellan första september och sista november och 4 041 fartyg inspekterades. Totalt registrerades 912 brister kopplade till vilotidslagen och 16 fartyg kvarhölls. Resultaten bekymrar Paris MoU:s generalsekreterare Richard Schiferli som skrev följande i ett pressmeddelande i januari i år. ”Otillräcklig vila för

vaktgående personal har redan orsakat ett antal allvarliga incidenter de senaste åren. Det kan bero på fatigue, ett tillstånd som kan få stora konsekvenser för säkerhet och arbetsmiljö. Tvåvaktssystem är särskilt känsliga i det här hänseendet.” Elva av de 16 kvarhållna fartygen var general cargo/multipurpose ships, tre bulkfartyg ett containerfartyg samt ett ”övrigt fartyg”. Den vanligaste orsaken till brister var att vilotiden inte registrerats

korrekt (449 fall), att vaktgående personal inte fick tillräcklig vila (203 fall), och att det saknades utkik (101 fall). I 21 fall överensstämde bemanningsnivån inte med fastställd säkerhetsbemanning. Flaggstat med flest kvarhållna fartyg var Moldavien med tre nyttjandeförbud. Drygt en fjärdedel av de inspekterade fartygen hade endast två nautiker ombord och dessa var överrepresenterade bland de kvarhållna fartygen.



Reviderad manual

Årets revidering av Arbetsmiljömanual för sjöfarten är klar. Ta del av den på vår hemsida www.san-nytt.se. Där finns också information om hur du kan beställa pärmen.

fortsättning från sid 3

Transportstyrelsen sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på hemsidan www.transportstyrelsen.se. Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Kränkningar och särbehandling ombord

Transportstyrelsen har genom media och kontakt med utbildningssamordnare uppmärksammat ett par fall där kvinnliga sjöfartsstudenter trakasserats. Det är Transportstyrelsen som har ansvaret när det gäller tillsyn över arbetsmiljön ombord på fartyg. Som en väsentlig del av tillsynsmyndighetens ansvar ingår att motverka och reagera mot överträdelser inom tillsynsområdet. (prop. 2000/01:139 s 123). Ur alla perspektiv är trakasserier oacceptabla. Det avser alltså oacceptabla, oavsett om det är avsiktligt eller inte, som orsakar en känsla av obehag, förödmjukelse, rädsla eller oro hos den utsatta personen. Det är inte alltid individer som kränker, trakasserar eller diskriminerar. Organisationens struktur och tradition kan i vissa fall tillåta och ibland även uppmuntra sådana beteenden. Sexuella trakasserier, inklusive undertoner, är en tydlig form av maktmissbruk som kan drabba både kvinnor och män. Exempel på sexuella trakasserier kan vara nakenbilder, sexuella anspelningar såsom blickar, gester eller skämt och ovälkommen fysisk beröring. Det är en högst rimlig riktlinje att grova sexuella trakasserier eller olika former av sexuellt våld ska polisanmälas. Den drabbades känsla av utsatthet är alltid sann, men vad som är trakasserier, diskriminering eller kränkande särbehandling regleras i lag. Bortsett från mobbning är ett avgörande problem att en stor del av de som trakasserar andra människor gör det omedvetet. Likväl faller beteendena under kränkande särbehandling. Därför är ett viktigt steg, kanske framför allt inom traditionstyngda yrken, att öka medvetenheten om trakasserier och mobbning bland alla. European Community Shipowners' Association och European Transport Workers' Federation har producerat ett omfattande utbildningspaket med en informationsvideo, riktlinjer och en arbetsbok i syfte att åtgärda problemen med trakasserier och mobbning.



Informationsvideo:

http://www.youtube.com/watch?v=sqA_JuE32cc&feature=youtu.be

Riktlinjer:

Svenska

<http://www.etf-europe.org/files/seealso-docs/42357/Guidelines%20to%20shipping%20companies%20SW.pdf>

Engelska

<http://www.etf-europe.org/files/seealso-docs/41923/Guidelines%20to%20shipping%20companies%20EN.pdf>

Arbetsbok (engelska):

<http://www.etf-europe.org/files/seealso-docs/41925/Workbook%20EN.pdf>

Ytterligare information på fler språk finns på Europeiska Transportarbetar-federationens hemsida:

<http://www.etf-europe.org/BullyingAndHarassment.cfm>

Svenskt underlag i ämnet Arbetsmiljöverket

AFS 1993:17 – Kränkande särbehandling i arbetslivet

Svenska: http://www.av.se/dokument/afs/AFS1993_17.pdf

Engelska: <http://www.av.se/dokument/inenglish/legislations/eng9317.pdf>

Diskrimineringslag (2008:567) med ändringar 2015-01-01.

http://www.riksdagen.se/sv/DokumentLagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Diskrimineringslag-2008567_sfs-2008-567/

vara en attraktiv arbetsgivare.

– Nya generationer kommer ut på arbetsmarknaden och man ska inte förvänta sig att de tänker stanna ett helt yrkesliv, säger Anette Wugk. För oss är det jätteviktigt att följa utvecklingen och möta det de efterfrågar för att kunna fortsätta rekrytera.

TT-Line har, enligt Anette Wugk, satsat mycket på sådant som internetuppkoppling och träningsmöjligheter och man har tagit hjälp av företagshälsovården för att utrusta gymmen. Också kosten måste vara bra, säger hon.

Fräscha personalutrymmen

– Maten är jätteviktig och är den inte bra säger folk ifrån. Vi försöker också ha fräscha personalutrymmen med allt från mäss till hytter. Självklart ser vi också till att ha bra arbetsmiljö och att den skyddsutrustning som behövs finns ombord.

Att arbetsmarknaden på sjösidan svängt under senare år och arbetslösheten ökat har inte lett till att man satsat mindre på attraktionskraft och rekryteringsförmåga, säger Martin Sander. Han menar att den som vill behålla sin besättning och kunna rekrytera nya, duktiga medarbetare hela tiden måste anstränga sig för att skapa bra villkor.

”Att hålla en bra nivå kostar... Men det är också väldigt dyrt om någon slutar.”

– För vår personal är det väldigt viktigt att få mönstra av i tid. Många av dem är yngre och har saker inplanerade när de kommer hem och vi gör vad vi kan för att hålla avlösningsdagarna. Har ett fartyg ankrat skickar vi ofta ut en speedbåt för att hämta dem. Vi försöker också ha bra arbetsvillkor med löner och rimlig arbetsbörda och vi har svensk teve, välutrustade gym och internet.

Att besättningarna jobbar säkert och ges förutsättningar att göra det, är ett gemensamt intresse hos såväl rederiet som lastägarna och dem ombord, säger Martin Sander.

– Vi har stora lager med skyddsutrustning och arbetskläder ombord, det ska alltid finnas mer än vad som egentligen behövs. Att hålla en bra nivå kostar visserligen en del men det är också väldigt dyrt om någon slutar. Vi vill ha personal som trivs och som stannar hos oss länge.

Linda Sundgren



Underlätta arbetsmiljöarbetet med SAN!

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

ARBETSMILJÖBLOCK

Arbetsmiljöblocket hjälper till i det dagliga systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. När olyckan är framme eller brister upp-dagas 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 Arbetsmiljömanual för sjöfarten.

ARBETSMILJÖMANUAL

Med manualens 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. Arbetsmiljömanual för sjöfarten finns både i pdf och som pärm.

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: TOMORROW'S SAILORS



Fia Antolkovic Wistrand

“Internet access probably at the top of the list”

Internet access and a satisfied crew are what Fia Antolkovic Wistrand, 22 and sea-captain student, would value most. Which area of work she ends up in is less important; the main thing is to get out there and start working, she says.

During her placements, Fia has worked on an anchor handling tug, a roro ship, a car ferry and a passenger ferry. She says that she found her sea legs very well on all the ships.

“The crew being happy is probably the crucial issue for feeling good on board when you first start work. The opportunity to do fitness training is a good thing for a healthy, cheerful crew - and not serving fast food from the canteen. On the last ships I where I was working, the chefs really put their heart and soul into the cooking and had freshly baked bread for breakfast and a lot of fruit and vegetables. That makes you feel good.”

Fia would really like to have internet access when she is at sea.

“Being able to keep in touch with people at home is probably top on my priority list of facilities on board. You want to be able to keep in touch and say where you are and that everything is OK,” she says.

She also wants an awareness about the work environment and safety issues. During her placements she was given the necessary working clothes and equipment, though the size varied a lot.

“The trousers are often a few sizes too large. You have to take some rope and tighten the waist and roll up the trouser legs. I have my own safety shoes. I think most of the students in the class do, too.”

Continuous improvement

Continuously working to be an attractive employer is a must for those who want to have good personnel. That is what Anette Wugk and Martin Sander say as HR representatives working in two shipping companies in completely different segments.

According to its HR manager, Anette Wugk, the TT-Line ferry company has invested a lot in facilities such as internet access and training rooms, and they have asked for advice from the occupational health service to equip their gyms. The diet must be also be good, she says.

“Food is really important and if it's not good, people complain. We also try to have clean, fresh staff quarters, from mess rooms to cabins. Of course, we also make sure we have a good work environment and all the necessary protective equipment is available on board.”

“The fact that the maritime labour market has changed in recent years and there is higher unemployment doesn't mean that we have invested less in appeal and recruitment,” says Martin Sander, who works with personnel issues at Donsötank.

“For our staff it is very important to sign off in time. Many of them are young and have things planned for when they come home, and we do what we can to stick to the relief days. We also try to have good working conditions, good salaries and a reasonable workload - and we have Swedish television, a well-equipped gym and internet access.”

Crews working safely under the right conditions is in the common interest of the company, the cargo owners and those on board, says Martin Sander.

“We have large stocks of protective equipment and working clothes on board, and there should always be more than what are really needed. Keeping a good level costs a bit extra, of course, but

it is also very expensive if anyone quits. We want to have personnel who enjoy their work and want to stay with us in the long term.”

Hotel and restaurant examined

Painful backs and psychological problems are common reasons for service personnel on ferries taking sick leave. Researchers at the Kalmar Maritime Academy will now try to find out what lies behind this ill health and look for solutions to reduce absence due to sickness.

“Our overall goal is to develop strategies and health plans to reduce ill health,” says associate professor and marine engineer Cecilia Österman, in charge of the project. “We are primarily doing this in the seafarers' interest, but it is also good for business. Sick leave costs money, and there are also links between job satisfaction and customer satisfaction,” she says.

Cecilia goes on to describe how, during pilot studies prior to the research project, she came across several good examples of crewmembers solving work environment problems themselves.



Cecilia Österman

“Luxury cabins were recently being refurbished on a ship. Before the work was carried out, simple mock-ups were made. When the staff tried to clean these rooms it turned out that the beds were too wide and it was not possible to access the floor properly around the beds. They decided to buy narrower beds.”

“We can often do a lot with relatively simple measures. Another example from the same ship where they were refurbishing the luxury cabins was replacing the café latte glasses. The old ones weighed too much, which resulted in heavy lifts when the racks were being put in the dishwasher. Instead they bought lighter glasses, which were also cheaper.”

The final report for the research project will be presented in two years.

~ PROFILEN ~

HR-chef med hjärtat i rederiet

Transatlantic har genomgått stora förändringar. Rederiets HR-chef, Britta Stolt, säger att hon under hela transformeringen hållit fast vid bolagets generösa personalpolitik. Nu verkar man vara på väg ut ur krisen med personalhälsan i behåll.

Som så många andra inom sjöfarten drabbades Transatlantic hårt när finans-krisen slog till 2008. Bolaget var inne i en expansiv fas med övertaganden och nybeställningar när luften plötsligt gick ur marknaden.

– För att klara oss ur krisen behövde vi gasa och bromsa samtidigt, säger Britta Stolt. Den kommersiella sidan behövde stärkas samtidigt som vi var tvungna att dra ner på annat.

Fartyg flaggades ut och 25 sjöbefäl sades upp, men de stora nedskärningarna skedde på landsidan. Kontor lades ner i flera länder och hösten 2011 lämnade man huvudkontoret i Skärhamn och flyttade in till Göteborg. Även HR-avdelningen har krympt och Britta Stolt har själv minskat sin heltidstjänst till 60 procent.

– Att förhandla ner sin egen tjänst var lite märkligt, men det handlar om att göra det som är bäst för företaget, säger hon. Under de turbulenta åren har ett antal verkställande direktörer passerat bolaget och flera chefsnivåer rationaliserats bort.

Britta Stolt

Ålder: 49

Familj: Sambo och tre barn, varav äldste sonen arbetar inom skeppsmäkleri.

Bor: Villa i Skärhamn.

Bakgrund: Gymnasieekonom, highschool USA, HR-strategisk utbildning. Resesäljare på American Express, Sas. Hos Transatlantic sedan 1993. HR chef sedan 2001.

Aktuell: Engagerad HR-chef på Transatlantic.

Arbetsmiljötips: Ta hjälp av skyddsombud/arbetsplatsombud och ha en löpande dialog. Att ha en kultur där alla vågar ge feedback är betydelsefullt. Medarbetarenkäter, utvecklingssamtal, friskvårdsprofiler och gruppsamtal är viktigt för att alla ska våga säga vad de tycker.



Foto: Privat

Britta Stolt förhandlade till och med ner sin egen tjänst.

Britta Stolt har med sina 22 år i rederiet varit den som stått för kontinuitet, historisk förankring liksom värnande om personalen.

– Jag har sett till att vi har behållit den röda tråden och haft en bra personalpolitik. Vi satsar mycket på friskvård, är lyhörda för om någon mår dåligt och erbjuder företagshälsovård och psykologkontakt om det behövs, säger hon och fortsätter.

– Min pappa, Folke Patriksson, grundade B&N och det medför naturligtvis att jag är superlojal med rederiet. Men det gör ont när man hör någon prata illa om företaget och jag tar det väldigt personligt. När vi lämnade Skärhamn var det många som blev besvikna och jag fick ta emot en del hemska mejl, berättar hon.

Hon säger att det tyvärr var lättare att centralisera verksamheten i Göteborg än i Skärhamn och att beslutet visat sig vara både nödvändigt och rätt. I somras kunde Britta Stolt kalla in personalen till ett möte på kontoret vid Lilla Bommen med ett positivt besked.

– Alla undrade vad det handlade om. De suckade och sa att de inte orkade med fler förändringar. Att då kunna berätta att vi hade gått med vinst för första gången på många år var helt fantastiskt och jag slängde ut Magnumglassar med champagnesmak till alla. Även på personalsidan har det idoga

arbetet gett utdelning.

– Vartannat år gör vi friskprofiler genom Previa. När vi gjorde undersökningen förra året blev svaren över förväntan. Trots allt vi hade gått igenom fick vi jättefina värden och för första gången var det ingen på kontoret som rökte. Det enda som stack ut var att många kände sig stressade och det är något vi måste

fortsätta att jobba med.

Även de ombordanställda erbjuds att göra friskprofiler i samband med att friskintygen förnyas.

– Men det är inte

jättemånga som väljer att göra det och vi kan nog bli bättre på att uppmuntra till det. Vi jobbar också ständigt med att förbättra kommunikationen mellan land och sjö. Vi informerar löpande, har befälskonferenser och uppmuntrar alla på kontoret att hålla informationsmöten när de är ute på fartygen, säger Britta Stolt.

Rederiet genomför också regelbundna medarbetarundersökningar. Britta Stolt säger att resultaten för landpersonalen 2014 var goda och att även vissa fartyg gett mycket respons. Dock inte alla vilket hon tror beror på problem med internetuppkoppling. Vad gäller rederiets framtid är hon fortsatt optimist.

– Nu måste vi bara komma igång och tjäna mer pengar, men jag tror att det här kommer att gå vägen.

Linda Sundgren



Forskare Cecilia Österman under fartygsbesök på VLCC Andromeda Voyager i Dubai.

Hotell och restaurang granskas

Onda ryggar och psykiska besvär är vanliga orsaker till sjukskrivningar bland intendenturpersonal inom färjetrafiken. Nu ska forskare vid Sjöfartshögskolan i Kalmar ta reda på vad som ligger bakom ohälsan och presentera lösningar för att minska sjuktalet.

Intendenturen är den personalkategori som på passagerarfartyg är mest sjukskrivningsdrabbad. Statistiken visar att bland annat onda ryggar och psykiska åkommor är vanligt, men vad som orsakar besvären har man liten kunskap om. Nu har ett forskningsprojekt startat som ska titta närmare på sjukproblemen. Studien är ett samarbete mellan Sjöfartshögskolan/

Linnéuniversitetet och Försäkringskassans sjöfartskontor i Göteborg.

– Vårt övergripande mål är att ta fram strategier och handlingsplaner för att minska ohälsan, säger forskare och sjöingenjör Cecilia Österman som leder projektet. I första hand gör vi det här i individens intresse, men det handlar också om företagsekonomi. Sjukskrivningar kostar pengar och det finns kopplingar mellan arbets- och kundtillfredsställelse, säger hon.

En enkätstudie från 2010 visar att intendenturpersonal skiljer sig ifrån övriga personalkategorier ombord. De identifierar sig i lägre grad som sjömän och upplever sig mer utsatta för stress och krämpor än kollegorna på däck och maskin. Inom det nystartade forskningsprojektet kommer samma

enkät skickas ut på nytt för att undersöka om det skett någon förändring sedan förra mättilfället.

– Vi kommer också att göra djupintervjuer med personal ombord och genomföra deltagarobservationer. Det är lätt att hamna i eländesträsket när man studerar arbetsmiljö, men vi ska försöka undvika det och också leta efter goda exempel, säger Cecilia Österman.

Hon tillägger att hon under pilotstudierna inför forskningsprojektet redan stött på flera sådana där besättningarna själva löst arbetsmiljöproblem.

– På ett fartyg hade man nyligen byggt om lyxhytterna. Inför det gjorde man enkla mockuper [skalenliga modeller] och när personalen provstādade visade det sig att

sängarna var för breda och det gick inte att komma åt ordentligt runt om. Därför beslöt man att köpa in smalare sängar.

– Ett annat exempel är ett fartyg där man bytte ut kaffe latteglasen. De gamla vägde onödigt mycket vilket ledde till tunga lyft när backar skulle in i diskmaskinen. Istället köpte de in lättare glas som dessutom var billigare. Ofta kan man göra mycket med ganska enkla åtgärder.

Forskningsprojektet går under namnet Intendenturpersonalens arbetsmiljö på svenskkontrollerade passagerarfartyg och finansieras av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Om cirka två år ska studien slutrapporteras.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~ Nya kemikalieregler

Första juni i år ska samtliga orange kemikaliskyltar vara utbytta mot vita. Beslutet togs för flera år sedan men båda varianterna har varit godkända under en övergångsperiod. Ändringen av kemikalieskyltar är en harmonisering mot FN:s regelverk och genomförs i hela EU till följd av ett nytt minimidirektiv. Samtidigt upphör Arbetsmiljöverkets föreskrift om hårdplaster och införlivas i föreskriften om kemikaliehantering.

(LS)

Skadade händer

Handhållna maskiner av olika slag orsakar skador på fingrar och händer. De allvarigaste olyckorna sker med bultpistoler, cirkelsågar och motorsågar medan slipmaskiner, bormaskiner, skruvdragare och spikpistoler ligger bakom det största antalet skador. Det visar en studie från Arbetsmiljöverket.

(AV)

Fortsatt minskning av piratattacker

Under 2014 registrerades 245 piratattacker runt om i världen. Det är en nedgång med över 40 procent jämfört med rekordåret 2011, vilket till stor del beror på minskad piratverksamhet utanför Somalia. Totalt kapades 21 fartyg, 183 bordades och 13 besköts. Fyra besättningsmedlemmar dödades, 13 skadades och nio kidnappades. I januari skickade Försvarsmakten för fjärde gången en antipiratstyrka till Indiska oceanen.

(LS)



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

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
Box 404, 401 26 Göteborg
Tel: 031-62 94 00
E-post: info@san-nytt.se
Hemsida: www.san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

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

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

San-nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Göteborgstryckeriet, Göteborg 2014