



TEMA: REHABILITERING

Sjöfartskontoret hjälper sjukskrivna sjömän	1	Transportstyrelsen informerar	5
Intendentur oftare sjuka än driftspersonal.....	2	English summary	6
Tuff ombordmiljö utmaning vid rehabilitering.....	3	Profilen: Per Barkman.....	7
San har ordet.....	4	Ökad säkerhet med elektronisk navigering.....	8
Utblick	4	I korthet	8

Sjöfartskontoret hjälper sjukskrivna sjömän

Försäkringskassans sjöfartskontor utreder rätten till ersättning och samordnar rehabilitering av sjukskrivna. Med ett eget branschkontor blir servicen personligare och mer flexibel.

– Sjöfarten är så speciell att det behövs en egen avdelning, säger Mats Lindblad, chef för sjöfartskontoret.

Sjöfarten är den enda bransch med ett eget specialkontor inom Försäkringskassan. De har sina lokaler i Göteborg, men ansvarar för alla sjömän som jobbar på svenska fartyg.

– Förra veckan åkte två handläggare runt i södra Sverige och hade avstämningsmöten och det händer att vi även har enstaka möten i Finland. Alla har samma rättigheter, oavsett var man bor, och ingen ska bli missgynnad av att vi finns i Göteborg, säger Mats Lindblad.

Så snart en anmälan kommit in till sjöfartskontoret försöker man kontakta den sjukskrivne.

Vanligtvis blir det inom ett par veckor efter att handlingarna skickats in från rederiet och den sjukskrivne. Till

skillnad mot den vanliga Försäkringskassan, där en handläggare bedömer om sjukpenning ska beviljas och en annan sedan sköter om ärendet, får sjömän en personlig handläggare redan från start.

– Vi försöker alltid få så tidig kontakt som möjligt med den sjukskrivne, säger

Laura Koivisto, handläggare vid sjöfartskontoret. Vi ringer upp och berättar vad vi kan hjälpa till med och hur vi arbetar. Ambitionen är att alltid vara lite snabbare än den vanliga kassan.

Försäkringskassans roll, säger Laura, är att vara spindeln i nätet.

– Vi har ett samordningsansvar och sköter kontakten med arbetsgivare och vårdgivare och ordnar gemensamma möten. Vid lite längre sjukfall behöver vi ofta lägga upp en plan för återgång till arbete.

Arbetsträning

Försäkringskassans handläggare engageras framför allt vid mer utdragna sjukskrivningar och där det krävs särskilda rehabiliteringsinsatser i form av sjukvård eller planering. Det är inte alltid en sjukskriven kan återgå direkt till sin ordinarie tjänst på fulltid. I de fall det behövs en successiv tillbakagång kan sjöfartskontoret hjälpa till att lägga upp en planering.

– Om en person ska vara halvtids-sjukskriven under återgången, brukar det innebära att man jobbar fyra timmar om dagen, fem dagar i veckan. Men ombord kan det vara svårt

eftersom fartyget kanske är borta en vecka eller två i stöten, säger Mats Lindblad.

En variant som ibland kan användas om förutsättningarna är de rätta, är arbetsträning.

– Det innebär att man är utöver ordinarie personal och kan gå ifrån en stund om

det blir för jobbigt. Den som arbetsträna ska inte ha samma krav på sig som de andra. Men även det här kan vara svårt att få till eftersom det kan bli ganska långa tider ombord. Men jag måste säga att vi blivit jätligt bra på att hitta lösningar inom de ramar vi har att förhålla oss till och det har hänt att vi låtit personal från intendenturen arbetsträna på hotelliland, säger Mats Lindblad.

”Man kanske inte ska vara rökdykare längre”



Även andra uppdrag kopplade till tjänsten kan behöva ses över i samband med sjukskrivning, säger Mats Lindblad.

– Som vilken roll en person har i säkerhetsorganisationen. Man kanske inte ska vara rökdykare längre utan tillhöra utrymningspersonalen istället.

Gråzon

Men ibland går det inte att rehabilitera eller hitta fungerande lösningar ombord. I de fallen blir det ofta väldigt tungt för personen i fråga, säger Mats Lindblad.

– Ibland kanske man helt enkelt inte får något nytt läkarintyg för sjöfolk. Men ofta är det inte svart eller vitt utan en gråzon och min erfarenhet är att man gärna provar tre gånger för mycket innan man inser att det inte kommer att fungera. Sjömän identifierar sig väldigt starkt med sitt yrke.

Mats Lindblad berättar att Sjöfartskontoret förra året inledde ett samarbete med Transportstyrelsen. Avsikten är att kassan snabbt och enkelt ska kunna

kontakta myndigheten om de upptäcker brister som kan påverka de ombordanställdas hälsa.

– Det är Transportstyrelsen som har tillsynsansvaret för arbetsmiljön till sjöss och kan göra den sortens inspektioner; den befogenheten har inte vi. Det kan handla om både fysiska och psykologiska brister, som mobbning. I januari följde vi med ut på en inspektion, vilket vi hoppas var väldigt givande för alla parter.

En nära kontakt med branschen är något som Mats Lindblad värnar om. Och då handlar det inte bara om myndigheten.

– Samarbetet med fack och arbetsgivare är jätteviktigt för oss. Vi försöker träffa dem och informera om hur vi arbetar med sjukskrivningar och rehabilitering även när vi inte har några pågående ärenden. Det underlättar om något händer.

Att ett sjöfartskontor behövs inom Försäkringskassan är både Mats Lindblad och Laura Koivisto övertygade om.

– Vi känner till de villkor som gäller för



Laura Koivisto och Mats Lindblad

sjömän och hur arbetet ombord ser ut. Det underlättar både för dem och för oss.

Linda Sundgren

Har du frågor som rör socialförsäkringen för sjömän?

Då kan du kontakta Försäkringskassans sjöfartskontor på sjofartskontoret@forsakringskassan.se

Intendentur oftare sjuka än driftspersonal

– nu kan orsakerna komma att utredas

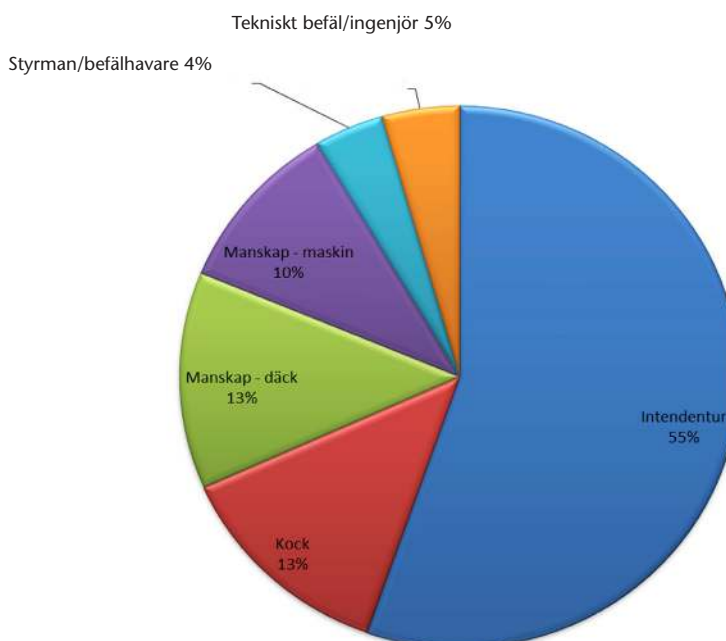
Mest sjukskrivna är intendenturpersonal. Kvinnor är överrepresenterade för psykiska sjukdomar medan män drabbas mer av fysiska åkommor. Tendensen är densamma år från år och nu hoppas man få möjlighet att undersöka de bakomliggande orsakerna.

Den senaste statistiken av sjukskrivningar från Försäkringskassans sjöfartskontor följer samma mönster som tidigare år. De som jobbar inom hotell, restaurang och butik är betydligt oftare sjukskrivna än maskin- och däckspersonalen.

Sjuknärvaro på däck

– Jag tror att sjuknärvaron inom däck och maskin kan vara ganska hög och att det ska mycket till innan de sjukskriver sig. Varför det ser ut så kan vi bara spekulera i, men kanske handlar det om tradition, säger Mats Lindblad, chef för Försäkringskassans sjöfartskontor.

Fördelning av sjukfall mellan befattningar



Statistiken visar också tydliga skillnader mellan män och kvinnor. Kvinnor är överrepresenterade när det gäller psykiska åkommor medan män oftare drabbas av fysiska besvär.

– Men det behöver inte betyda att män mår psykiskt bättre än kvinnor. Statistiken kan bero på att det är mer accepte-

rat att sjukskriva sig för psykiska besvär bland kvinnor än bland män, säger Mats Lindblad.

Pengar till forskning

Varför sjukskrivningsstatistiken ser ut som den gör hoppas man nu få möjlighet att utreda. Tillsammans med Sjöfartshög-

skolan i Kalmar har Försäkringskassans sjöfartskontor sökt medel till en forskningsstudie för att få svar på vad som ligger bakom siffrorna.

Linda Sundgren

Tuff ombordmiljö utmaning vid rehabilitering

På Stena Lines personalavdelning jobbar man såväl skadeförebyggande som med att hjälpa sjukskrivna tillbaka i arbete.

– Men det kan vara svårt. Fartygsmiljön är tuff på många sätt och allt går inte att förändra och anpassa, säger Camilla Åsviken på rederiets HR-avdelning.

När någon blir sjuk ombord är det i första hand en fråga för närmsta chefen. Men vid längre sjukskrivningar kan också HR-avdelningen kopplas in. Rederiet har i sin tur ett nära samarbete med företagshälsovården.

– Där finns läkare, arbetsmiljöingenjörer, sjukgymnaster och andra experter som känner oss väl och vet hur arbetet ombord ser ut. Exempelvis kan de skicka ut en ergonom för att göra en utredning av någons arbetssituation och ge råd om hur belastningen kan minska, säger Camilla Åsviken.

Försöker anpassa

Men hon tillägger att det inte alltid är möjligt att hitta fungerande lösningar. Fartygsmiljön är många gånger både fysiskt och psykiskt krävande. Och vissa tjänster är mer utsatta än andra med tunga lyft, monotona arbetsuppgifter, högt tempo och långa arbetsdagar.

– Vi försöker anpassa och omplacera i den mån det går i linje med våra skyldigheter

som arbetsgivare. Men det är inte alltid lätt. Vi har en slimmad organisation och en verksamhet som måste fortgå, samtidigt som alla våra medarbetare ska ha en fungerande arbetsmiljö, såväl fysiskt som psykiskt.

Ett par av de svårare grupperna att arbeta med är de med ofta återkommande korta sjukskrivningar liksom psykiska åkommor, säger Camilla Åsviken.



Vissa miljöer ombord är svåra att förändra.

– Vi försöker coacha våra chefer ombord för att de ska arbeta förebyggande mot ohälsa och där ingår också den psykosociala miljön. Men sådant som mobbing och kränkningar är jättesvårt att hantera och till syvende og sist handlar det om den enskildes upplevelse.

Ökad psykisk ohälsa

– Stena Line följer samma utveckling som samhället i övrigt, vilket innebär att sjukskrivningar av psykisk karaktär ökar, samtidigt som sjukskrivningar av fysisk karaktär är fortsatt vanliga. För en lyckad rehabilitering och arbetsåtergång krävs en långsiktig planering och en successiv återgång. En nära samverkan mellan chef och medarbetare, men även involvering av fack, HR och företagshälsovård är framgångsfaktor, säger Camilla Åsviken.

Inom Stena Line har man sedan flera år ett stort engagemang i hälsofrågor och arbetar ständigt med att utveckla

processer i syfte att effektivisera rehabiliteringsarbetet. Förra året sjuksattes en hälsostrategi inom organisationen och i företagets arbetsmiljöpolicy ryms nu även hälsofrågorna.

– Vi försöker fånga upp signaler om ohälsa hos medarbetaren. Kan vi sätta in tidiga insatser och göra vissa anpassningar har vi bättre förutsättningar för att besättningen ombord på fartygen ska må bra och trivas på sin arbetsplats.

Friskvård och livsstil

För att visa att organisation anser att det är viktigt att arbeta proaktivt med hälsa och livsstil finns det gym ombord på samtliga fartyg och även i anslutning till kontoret iland.

– Vi har en person hos oss som i princip arbetar heltid med friskvårds- och livsstilsfrågor och vi tror att det är en satsning som lönar sig, både för de anställda och för rederiet, säger Camilla Åsviken.

Linda Sundgren

”För en lyckad rehabilitering och arbetsåtergång krävs en långsiktig planering”

Sänkande kräkbehandling och slevjävlar

Nytt år och ny termin. För många sjöbefälsstudenter innebär det dags ge sig ut och trampa däck, ibland för allra första gången. Jag som varit iland några år ser gärna tillbaka på mina sjömansminnen i ett lätt rosarött skimmer. Åren till sjöss har berikat mitt liv! Men tyvärr är det inte alla förunnat att få känna så. Även om de flesta studenter kommer tillbaka till skolan med idel positiva erfarenheter är det varje år några som drabbats av de mest märkliga händelser. Våra studenter har fått byxorna neddragna – bokstavligt och bildligt –, suttit barnvakt åt seniorbefäls

medföljande barn, fått ovälkomna nattliga besök i hytten och fått höra att arbetsbetyget kan uppgraderas i utbyte mot olika sorters tjänster. En del händelser har varit direkta brott mot arbetsmiljölagen, andra i gråzonen för det lagliga men definitivt brutit mot allmänna heders- och moralbegrepp.

”Om chieften är jävlig mot alla då?”

När vi under en kurs för blivande sjöingenjörer gick igenom Arbetsmiljöverkets regler om kränkande särbehandling ställdes frågan, ”Men du, om chieften

är lika jävlig mot alla, gäller den här lagen då? Då är det ju inte fråga om särbehandling?” Bra fråga. I en studentuppsats i samma kurs läser jag: ”Att bli körd med och kallad för slevjävlar är något man får räkna med”. Varför det? Och vad sänder det för signaler? Ta hand om våra studenter så som du själv skulle vilja bli behandlad. Ge dem en bra introduktion och lärande. Bejaka mångfald, inte enfald.

Cecilia Österman/
Linnéuniversitet Kalmar



”Folk tänker: Försäkringskassan är bara ute efter att dra in sjukpenningen. Men det gör vi ytterst sällan”

Mats Lindblad, enhetschef vid Försäkringskassans sjömanskontor

~ UTBLICK ~

Ett effektivare IMO

Omfattande förändringar pågår inom FN-organet IMO (International Maritime Organization). Antalet underkommittéer minskar från nio till sju och det sker omorganisationer av strukturer och sekretariat liksom införandet av öppna sjösäkerhetskonferenser. Syftet är att sänka arbetsbelastningen, minska antalet möten och effektivisera. Maritime Safety Committee (MSC) och Marine Environment Protection Committee (MEPC) är fortfarande huvudkommittéer till de nya underkommittéerna som är följande:

1. Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW). Tidigare STW. För närvarande oförändrad.

2. Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III); Tidigare FSI. Implementering av nya bestämmelser för såväl flagg-, hamn och kuststater.

3. Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR). Tidigare COMSAR och NAV. Operativt handhavande av IT-baserad utrustning, dess användning och integrering, inklusive e-navigation. Vidare diskussioner kring Search and Rescue (SAR) kommer att behövas.

4. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR). Tidigare BLG. Uteslutande miljörelaterade uppgifter.

5. Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC). Tidigare DE, FP och SLF. Fartygs design, stabilitet och andra, närliggande områden.

6. Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE). Tidigare DE FP och SLF. Utrustning för brandskydd och livräddning i vid bemärkelse.

7. Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC); tidigare DSC. CCC Alla typer av last.

De förändringar som nu görs inom IMO behövs. Samtidigt vill jag understryka att lejonparten av den kritik om ineffektivitet som riktas mot IMO är, enligt min uppfattning, helt obefogad. Kritiken skall i första hand riktas mot medlemsländerna. Det är medlemsländerna som fattar beslut om åtgärder och regelverk. Det är medlemsländerna som uppdrar åt IMO att bearbeta och utföra förslagen och besluten. Vissa länder till och med motarbetar eller obstruerar vissa seriösa förslag, för att sedan i efterhand kritisera IMO.

Christer Lindvall/Senior advisor SBF



Förenkla 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.

~ TRANSPORTSTYRELSEN INFORMERAR ~

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.

Olämpligt säkrade och hanterade plåtar leder till olyckor

Två liknande händelser med ett dödsfall och en skadad beskrivs i en tysk utredning. I båda fallen rör det sig om vertikal stuvade plåtar för fartygens egna behov. Plåtarna, som i de olika fallen tillsammans beräknats väga 700 respektive 1000 kg, har tippat över den personal som arbetat med dem.



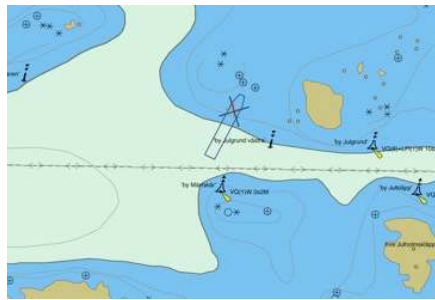
Maskinrummet. BSU report 13/12

Utredningen pekar på problemen med vertikal placering med risk för tippning och glidning. I rapporten uppmanas att undvika tillfälliga surrningslösningar och i stället hitta permanent lösningar.

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
(BSU) Report 13/12 & 179/12 September
2013
<http://www.bsu-bund.de>

För många black out i kritiska situationer

Under 2013 skedde ett antal utsläckningar av maskiner och elförsörjning. Statistiken pekar inte på någon minskning av maskinhaverier eller tekniska fel. Det är svårt att hitta direkta likheter mellan händelseförloppen med det ringa antal rapporter och det knapphändiga underlag som inkommit. Men med tanke på att tekniken blir mer komplex och integrerad i delysning, kan man misstänka att över-



Fartyget gick västvärt och fick blackout i den trånga delen av farleden.

skådligheten, förståelsen och kontrollen över systemen minskar. Det är viktigt att rapportera in allvarliga störningar, som exempelvis blackout. En tumregel är att alltid rapportera händelser rörande det som anses vara "Critical Systems" (ISM Code 10.3). Att såväl fel i utrustning som fel i procedurer rapporteras är viktigt för att kunna sammanställa händelserna och kartlägga bidragande faktorer.

VDR – inte bara vid kollisioner och förlisningar

Det har vid flera olyckor under 2012 och 2013 konstaterats att VDR-data skulle kunna ha varit användbart för att få struktur på händelseförlopp vid olyckor. Det har dock visat sig att det vid tillfällena sannolikt inte uppfattats som naturligt vidta åtgärd för att spara den data som efter en tid går förlorad. Typiska händelser där man inte tänkt på att spara data är då fartyget befinner sig inom hamnområden men även vid andra "manöverliknande" händelser.

Fartyg lade fullt fram – bogserbåtstross drogs in i propellerarrangemanget

När handelsfartyget om drygt 2 000 brutto var loss från grundet gav bogserbåten order om att lägga av trossen. Då trossen var loss varskodde bogserbåten att trossen flöt i vattnet och meddelade att absolut inga maskinmanövrar får utföras tills tross och wire var hemtagna. Plötsligt ger kapten framåt i maskin och säger "We don't need tugs; we can go by our own engine!". Lotsen ger då order "Stop engine" varvid kaptenen ger back i maskin, lotsen meddelar ånyo "Stop engine". Då först stoppas maskin. Bogsertrossen sugner i fartygets propeller. Tross och wire sträcks upp väldigt kvickt. Maskinchefen på bogserbåten hinner inte undan utan

träffas av wiren i ansiktet. På akuten konstateras dock bara mjukdelsskador och chock. Vid denna typ av händelse kan centimetrar skilja mellan liv och död. Man måste vara riskmedveten och kommunikationen mellan alla inblandade är mycket viktig. Man måste ha en tydlig rutin i sitt SMS och följa den. Likväl ska man i möjligaste mån inte uppehålla sig på däcksområden där en brusten eller snabbt spänd lina kan svepa eller sträckas upp.

Forsea

Erfarenhetsbasen innehöll den 29:e januari 3 034 stycken rapporter. Nedan händelse ur databasen ger ett exempel på utebliven funktion i ett kritiskt system.

Utebliven roderverkan och utebliven alternativ styrmetod

Ett större fartyg hade precis lagt loss då ett larm "Power Failure" genererats från styrmaskineriet, då rodet hade slutat fungera. När man från bryggan försökte följa instruktionerna för annat styralternativ fungerade inte det heller. Förklaringen var att en säkring gått sönder i en reläbox i styrmaskin. Efter test av systemet och alternativa procedurer visade det sig att instruktionerna var felaktiga. I rapporten anges omedelbara åtgärder som att åtgärda direkta felaktigheter och därefter överarbeta och utveckla manualens instruktioner samt utveckla utbildningen. På sikt anger man även forskning, analys och FSA.

Redaktörens kommentar:

Systemarkitekturen och automatiseringsgraden på dagens fartyg är så pass komplicerad att man inte kan förutsätta att alla förstår och omedelbart kan härleda och åtgärda uppkomna problem. Därför skapar den mänskliga hjärnan förklaringsmodeller som minskar komplexiteten i arbetet och/eller ökar förutsägbarheten i systemet genom att ge alla aktörer samma uppfattning om den rådande situationen och systemets status. Kombinationen av vad operatören skapat sig för bild tillsammans med felaktigt beskrivna procedurer torde vara en självklar risk. Då alternativet som kvarstår är mycket god kunskap eller korrekta procedurer är det rimligt att man kvalitetssäkrar och prövar procedurerna mot användarperspektivet.

ForeSea Id: 3335

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

THEME: REHABILITATION

Tough onboard environment challenge for rehabilitation

The Stena Line HR department works to prevent accidents as well as helping those on sick leave back to work.

"It can be difficult. The onboard environment is tough in many ways, and not everything can be changed or adapted," says Camilla Åsviken at the shipping company's HR department.

When someone becomes ill on board, it is a matter for their immediate superior in the first instance. In cases of long sick leave, the HR department may also become involved. The shipping company in turn has close cooperation with the occupational health services.

"There are doctors, work environment engineers, physiotherapists and other experts who know us well and know what work on board is like. For example, they can send out an ergonomist to make an investigation of someone's work situation and give advice on how to reduce the strains involved," says Camilla Åsviken.

Stena Line has shown a great deal of commitment in the field of health issues for several years and works constantly to develop processes with the aim of streamlining rehabilitation work. Last year a health strategy was launched within the organisation and health issues are now part of the company's work environment policy.

LS

Maritime Office to help sick seafarers

The maritime department is the only sector to have its own office at the Swedish Social Insurance Agency. The office is in Gothenburg, but the department is responsible for all seafarers working on Swedish ships.

"Last week two of our officials travelled around southern Sweden to hold coordination meetings, and we have the occasio-

nal meeting in Finland. Everyone has the same rights, regardless of where they live, and nobody should be disadvantaged by the fact that we are based in Gothenburg," says Mats Lindblad.

The role of the Social Insurance Agency, says Laura, is to be the spider in the web. Officials are brought in particularly in cases of long-term sick leave and when special rehabilitation measures are required in the form of medical care or planning.

"If a person is on 50% sick leave during their return to work, it usually means working four hours a day, five days a week. But that may be difficult on board, because the ship could well be away for a week or two at a time," says Mats Lindblad.

Mats Lindblad explains that the Maritime Office started working with the Swedish Transport Agency last year. The aim is for the office to quickly and easily contact the authority if they notice any shortcomings that could affect the health of onboard personnel.

"The Swedish Transport Agency has supervisory responsibility for the work environment at sea and the authority to make inspections, whereas we don't have the powers to do that. It could be a question of physical or psychological aspects, such as victimisation. In January we joined in with an inspection, which we hope was very fruitful for all the parties."

LS

Electronic navigation can improve safety

– But the Transport Agency warns against blind faith in technology

Electronic navigation is fast replacing paper charts and the introduction of ECDIS is in full swing. The aim is to increase maritime safety, but there are also risks such as over-confidence in technology and unsuccessful updates.

Many ships already have ECDIS (Electronic Chart Display and Information System). After a decision by the IMO (International Maritime Organization) the system will be obligatory from 1 July 2018. Many people believe that ECDIS

will increase maritime safety, but there are also problems associated with electronic navigation. A report published by the Swedish Armed Forces in the autumn described a large number of risks, ranging from failing equipment to blind faith in technology.

ECDIS obtains its position readings via GPS, but satellite signals are sensitive to interference, which recently caused problems on a ship off the coast of Korea.

"This is not a stable system. It's important to be aware of this and regularly check your position with the help of traditional instruments," says Roland Eklöf.

"Sometimes the owners and crew believe that the ship is equipped with an approved ECDIS, but in fact it is not," says Roland Eklöf.

"Some of them do not have an agreement with a supplier of sea chart files for updates, and then the ECDIS is not approved. Ships have sometimes been stopped by the port state authority for that reason," says Roland Eklöf.

LS

Advice from the Transport Agency to make ECDIS navigation safer:

- Officers must be familiar with the equipment used on board the ship.
- Check that the navigation equipment has the latest software installed.
- Check your position regularly using traditional methods.
- Avoid updating the software while sailing, since errors can occur during the process. Exceptions may possibly be made if the ship is far out at sea.
- Sign a contract with a sea chart files provider, because without this you do not have an approved ECDIS.
- Keep a watch around the ship and trust what you see. If markers, buoys and the coastline are not consistent with the information in ECDIS, the system probably has incorrect data.
- Update the ship's route at regular intervals.
- If the navigator feels unsure of the sea chart on the screen, he should run the test made by the IHO and report any errors that are detected.

Do you have any questions concerning social insurance for seafarers?

You can contact the Swedish Social Insurance Agency at sjofartskontoret@forsakringskassan.se.

”God arbetsmiljö är en smart affärsidé”

Hos Sirius Shipping har man gjort god arbetsmiljö till affärsidé.

– Är båten fin och folk trivs ombord sköts underhållet bättre, arbetet blir mer effektivt och kunderna nöjdare. Arbetsmiljösatsningar är en ren win-win, säger rederiets personalchef Per Barkman.

När Per Barkman började på Donsö-rederiet Sirius 2003, hade bolaget fyra fartyg. Idag består flottan av tolv enheter som går med olje- och kemikalieprodukter i Nord- och Östersjön. Även antalet ombordanställda har ökat till cirka 225 personer, varav hälften svenskar. Expansionen har påverkat hela företaget, inte minst Pers arbete med besättningarna. Förutom att han har fått två nya kollegor på HR-avdelningen, där han från början arbetade ensam, är det en större utmaning att upprätthålla en nära kontakt med dem ute på fartygen idag jämfört med tidigare.

– Med färre båtar var det mer familjärt och mycket enklare att ha personliga relationer. Men bra kontakt med besättningarna är något vi sätter stort värde på och det viktiga är att de alltid känner att de kan vända sig till oss och att vi finns här för att stötta dem.

Konkurrensfördel

Bra arbetsmiljö och välskötta fartyg har blivit något av rederiets signum och oavsett konjunkturen satsar ägarfamiljen på kvaliteten.

– Familjen Backman [rederiets grundare och ägare] ser inte arbetsmiljösatsningar som en kostnad utan en investering. Fina båtar gör att besättningarna tar bättre hand om dem vilket i sin tur leder till att

Per Barkman

Ålder: 44

Familj: Fru och son

Bor: Långedrag i Göteborg

Tjänst: Personalchef hos Sirius

Bakgrund: Inom bland annat barn- och ungdomsverksamhet, vården, drivit café i Åre och påbörjat en journalistutbildning. Ekonomistudier på Handelshögskolan i Göteborg. Skeppsfounderingsfirma.

Arbetsmiljö tips: Skapa en miljö utifrån de människor som ska arbeta där. Då kommer effektivitet och kvalitet naturligt.



Per Barkman tyckte att Sirius verkade intressant. Han ringde upp och nu har han varit där i tio år.

de blir mer driftsäkra. En bra arbetsmiljö minskar också risken för skador och sjukskrivningar och personalomsättningen är mycket låg.

Och när ombordmiljön diskuteras är hela fartyget inkluderat, säger Per.

– Eftersom besättningarna både bor och arbetar ombord är gränsen mellan jobb och fritid flytande. Sirius vill ha fina fartyg, det gäller alltifrån duschar och gemensamhetsutrymmen till brygga och maskin.

De största ombordinvesteringarna gjordes i samband med uppköpet av Dala rederis fartyg.

– De gjorde om mässar, dagrum och omklädningsrum. På däck togs alla rördragningar bort så att det blev slätt att gå på och lätt att hålla rent. Många undrade om det verkligen var rätt att satsa så

mycket som vi gjorde, men i efterhand har det visat sig att det var väldigt förnuftigt. Dessa fartyg är nu ersatta med nyare där liknande förändringar gjorts. Våra fartyg uppskattas av kunderna och har blivit en stor konkurrensfördel.

Per Barkman har arbetat inom sjöfarten i drygt tio år, men vägen dit var krokig. Bland annat har han jobbat med barn och ungdomar, verkat inom vården, drivit café i Åre och påbörjat en journalistutbildning. Efter ekonomistudier på Handelshögskolan i Göteborg började han hos en skeppsfounderingsfirma som levererade proviant och materiel till fartyg. Det blev vägen in i sjöfarten.

– Av de rederier vi jobbade med fanns det några som verkade intressanta, däribland Sirius. Jag ringde upp dem och så hamnade jag här. Idag pendlar jag med egen båt mellan rederiets båda kontor på Donsö och i Fiskebäck.

Under 2014 hoppas Sirius kunna påbörja konstruktionen av sitt första egenbyggda fartyg. Förutom en tydlig miljöprofil försöker man hitta lämpliga lösningar för arbetsmiljön. Bland annat samarbetar rederiet med forskare vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers för att utforma ett ergonomiskt bra och lättarbetat maskinrum. Men under senare år har man även sällat sig till den växande skaran som väljer att flagga ut.

Idag går samtliga fartyg, utom LNG-bunkern Seagas, under dansk flagg. Några församlingar inom arbetsmiljöområdet har

flaggskiftet dock inte medfört, säger Per.

– Danskarna trycker mer på arbetsmiljöfrågorna och ställer hårdare krav än svenska myndigheter. Men det var inte för att komma undan regler eller göra församlingar som rederiet flaggade ut. Det handlade om att man ville verka i ett land med långsiktig sjöfartspolitik och där politikerna har en uttalad vilja att satsa på sjöfarten. Men drömmen är att vi återigen ska få en svensk handelsflotta och att vi ska kunna ta hem våra fartyg. Vi vill verka på hemmaplan, på alla sätt.

Linda Sundgren

”när ombordmiljön diskuteras är hela fartyget inkluderat”

Ökad säkerhet med elektronisk navigering

– men Transportstyrelsen varnar för övertro på tekniken

Elektronisk navigering ersätter papperskortet och införandet av ecdis är i full gång. Avsikten är att öka sjösäkerheten, men det finns också risker som övertro på tekniken och misslyckade uppdateringar.

Flera fartyg har redan ecdis (electronic chart display and information system). Men efter ett beslut i IMO (International maritime organization) blir systemet obligatoriskt. Omställningen började för två år sedan och ska vara helt genomförd första juli 2018. Ecdis är mer än bara ett sjökort. Genom anslutning till GPS, logg och gyrokompass, radar och AIS (automatiskt identifikations-system) visas inte bara den omgivande geografien utan även det egna fartygets position och kringliggande fartyg.

– Jag tror att det kommer att bli säkrare med ecdis, säger Transportstyrelsens Roland Eklöf. Information från olika instrument visas i en och samma bild vilket ger en mer komplett bild av omgivningen.

Utbildningskrav

Men det finns också problem kopplade till ecdis. En rapport om elektronisk navigering som Försvarsmakten (även marinen inför ecdis) publicerade i höstas visar ett stort antal risker med alltifrån fallerande utrustning till övertro på tekniken. Roland Eklöf håller med om att det finns en hel del att vara medveten om för att systemet ska fungera tillfredsställande.

– Just nu pågår stora utbildningsinsatser på skolorna där man verkligen trycker på hur viktigt det är att inte lita

blint på tekniken.

Ecdis får positionsangivelser via GPS. Men satellitsignalen kan lätt störas ut, vilket nyligen också skedde på ett fartyg utanför Korea.

– Det här är inget stabilt system. Du kan köpa delar på Clas Olson och enkelt skapa dig en egen störsändare. Det viktigt att man är medveten om att det är på det här sättet och att regelbundet kontrollera sin positionering med hjälp av traditionella instrument, säger Roland Eklöf.

Det händer också att både redare och besättning tror att fartyget är utrustat med ett godkänt ecdis, utan att vara det, säger Roland Eklöf.

– En del saknar avtal med en leverantör av kartfiler för uppdateringar, och då är ecdis inte godkänt. Det har hänt att fartyg stoppats av port state på grund av det här, säger Roland Eklöf.

Med införandet av ecdis följer också utbildningskrav. Samtliga navigatörer ska ha en grundläggande utbildning om 40 timmar. Sen tillkommer en lika lång kurs på den specifika utrustning som används ombord, eftersom olika ecdis-fabrikat skiljer sig åt. Därutöver tillkommer att lära sig systemet ombord, så kallad familiarization.

– De som har läst sjökaptan 2007 eller senare har redan grundutbildningen klar och i många fall även den typspecifika utbildningen, säger Fredrik Jonsson på Transportstyrelsen. Men vi märker att många redare vill låta sina nautiker gå en refreshmentkurs även om det inte finns något sådant krav i STCW.

Linda Sundgren

Råd från Transportstyrelsen för säkrare ecdisnavigering

- Befäl ska vara väl förtrogna med utrustningen man arbetar med ombord på fartyget.
- Kontrollera att utrustningen har de senaste programversionerna installerade.
- Kontrollera regelbundet dina positionsangivelser på traditionell väg.
- Undvik att uppdatera programvara under gång eftersom fel kan uppstå i processen. Undantag kan möjligen göras om fartyget befinner sig långt ute till havs.
- Teckna avtal med leverantör av sjökortfiler. Utan det har man inte ett godkänt ecdis.
- Titta ut och lita på det du ser. Om prickar, bojar och kustlinje inte stämmer överens med informationen i ecdis är det sannolikt fel uppgifter i systemet.
- Uppdatera fartygets rutt med jämna mellanrum.
- Om navigatören känner sig osäker på sjökortsbilden som visas på skärmen bör man köra det test som IHO tagit fram och rapportera tillbaka de eventuella fel som upptäcks.

~ I KORTHET ~

Nytt faktablad om truckskador

Truckar är de maskiner som orsakar flest arbetsolyckor med sjukfrånvaro. Under senare år har antalet olyckor ökat och ifjol anmäldes över 800 olyckor med truck som lett till sjukfrånvaro. Det visar statistik från Arbetsmiljöverket. Med anledning av det har myndigheten publicerat ett nytt faktablad om truckar på webben:

www.av.se/statistik/faktarapporter/arbets-skadefakta/2013_04_Truckar.aspx

(AV)

Långtidsfriska medarbetare

Stigande sjuktal har fått Arbetsmiljöverket och Försäkringskassan att starta en gemensam kampanj med fokus på långtidsfriska medarbetare. Basen i kampanjen är fyra nycklar till friska företag, något som grundar sig på resultat från forskningsprojektet Hälsa och framtid. Dessa nycklar är: ledarskap och kompetensförsörjning, delaktighet, kommunikation och synen på hälsa och sjukfrånvaro (exempelvis att anpassa arbetet vid nedsatt arbetsförmåga.) Stadenheten i Piteå kommun är ett inspirationsexempel i kampanjen. Där satsade arbetsgivaren på att förändra synen på hälsa och sjukfrånvaro vilket resulterat i att sjukskrivningarna minskade från 20 till 5 procent. I informationskampanjen ingår även en ny webbplats, www.foretagshalsokollen.se. Där finns ett test för att ta reda på hur din arbetsplats mår.

(LS)



SAN NYTT

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

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

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

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

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

San-nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2013