



TEMA: KEMIKALIEHANTERING

| | | | |
|--|---|--------------------------------------|---|
| Mindre kemikalier med ny utrustning | 1 | Forskning | 4 |
| Arbetsstillstånd för riskfyllda kemarbeten | 3 | San tipsar | 4 |
| Handläggare på Transportstyrelsen: | | Sjöfartsavdelningen informerar | 5 |
| Var försiktig med vem du beställer av | 3 | English summary | 6 |
| San har ordet | 4 | Profilen: Lena Pihl | 7 |
| Utblick | 4 | I korthet | 8 |

Mindre kemikalier med ny utrustning

Sju pooler, stora däcksytor och över 600 passagerarhytter. Att hålla ett kryssningsfartyg i Birka Paradise storlek i fint skick kräver en hel del kemiska produkter. Men med ny utrustning har man minskat åtgången och fått bättre kontroll över hanteringen.

Höga trådkorgar fyllda med tvätt står uppradade i den smala gången. Längst in öppnar sig städförrådet. I högra hörnet finns en vitlackerad stålhylla innehållande allt det som krävs för den dagliga vården med stentvål, träsåpa, kalkborttagning och en hel del annat.

– Det mesta vi använder är ganska snälla grejer och vi behöver inte ha ansiktsskydd och sånt. Men handskar finns förstås, säger husmor Nina Nylund.

De flesta produkter levereras i koncentrat och blandas ombord till önskad styrka. För att underlätta hanteringen har man nyligen införskaffat doseringsapparater som monterats i anslutning till städförråden.

– De fungerar väldigt bra, säger Nina Nylund och lägger en hand på doseraren på väggen. När man blandar själv blir det bara på ett ungefär, man står ju inte direkt med decilitermått och mäter. Men med den här blir det exakt enligt anvisningarna.

Städning och rengöring av passagerarutrymmen pågår i princip dygnet runt och



Husmor Nina Nylund har stor nytta av den nya doseringsapparaten. Foto: Linda Sundgren.

det är stora ytor att ta hand om. Allra svårast, säger Nina Nylund, är att få bort tuggummi som trampats in i de tjocka mattor som ligger utrullade på flera ställen.

Saltsyra och klor

– Ibland kan man ligga och skrapa en hel förmiddag. Förr hade vi en spray som var väldigt effektiv, men den får vi inte använda längre eftersom den inte är bra för miljön.

Även passagerarhytter kräver ibland stora insatser.

– Det här är min spymaskin, skrattar Nina Nylund och pekar på en grå dammsugarliknande apparat parkerad i förrådet. Man fyller den med mattrengöringsmedel, det är ganska starkt och man blandar en deciliter per tio liter vatten. Men när man ska rengöra en nerspydd hytt är man jätligt glad över att det finns.

I maskin används generellt kraftigare rengöringsprodukter än inom hotell. Fartyget har sju pooler i olika storlekar och för att underhålla dem krävs stora mängder Poolclean, saltstyra och klor.

– Vi upplever inte hanteringen som något hälsoproblem, men visst är det starka grejer och man måste vara försiktig, säger förste fartygsingenjör Henrik Michelsson som slagit sig ner i kontrollrummet. Man ser direkt vilka som jobbar med bassängerna och vilka som är i inredningen eftersom poolmännens byxor är blekta av klor.

Hel gasmask

Påfyllning sker vid reningsanläggningarna som ligger i anslutning till bassängerna.

– Man har alltid hel gasmask, sådana som används vid rökdykning, och handskar när man hanterar klor. Men för att hålla avloppsrören öppna behövs ännu tyngre grejer som P55 och Descaling, säger Henrik Michelsson.

Att hitta mer hälsovänliga produkter är inte alldeles enkelt. Den höga belastningen på fartyget kräver effektiva medel. Samtidigt ska de ska vara skonsamma mot hälsa och miljö samt ha en rimlig prisnivå.

– Nyligen provade vi en produkt som enligt leverantören kunde ersätta klor. Men den var inte tillräckligt bra och blir det inte rent är det inte intressant, säger Henrik Michelsson.

Då och då provas alternativa produkter, ofta efter att grossister kontaktat fartyget.

– Säljarna är mycket offensiva och ring-er ofta, säger Henrik Michelsson. Ibland låter det väldigt bra, men sen håller inte grejerna måttet ändå.

– Nej, och några garantier får man



Lagret fylls på varje vecka.

Foto: Linda Sundgren



Förste fartygsingenjör Henrik Michelsson (sitter) och andre fartygsingenjör Carl Rögård.

Foto: Linda Sundgren.

inte, säger kollegan Carl Rögård, andre fartygsingenjör. Visserligen brukar man få en provflaska, men ibland ser man inte effekten förrän efter att man använt det ett tag. Men jag måste säga att systemet med säkerhetsdatablad fungerar bra. Det är tydligt och visar vilken skyddsutrustning man behöver.

Hetvattentrycktvätt

Enligt Henrik Michelsson har de inte haft några problem med skador på grund av kemikalieanvändning på avdelningen. Men att bära rätt utrustning och att dosera enligt anvisningarna är viktigt för en säker hantering.

– Man vill gärna blanda lite för starkt eftersom man tror att man inte ska behöva skrubba lika mycket då. Men så fungerar det inte. Överdoserar kan till och med få motsatt effekt, som att färgen lossnar.

– Särskilt nyanställda har en tendens att blanda för starkt, jag gjorde likadant när jag började. Visst kan man tala om för dem att följa anvisningarna, men det hjälper inte. Man måste lära av erfarenhet också och att vi har ganska hög personalomsättning är ett problem.

På däckskontoret innanför bryggan sitter överstyrman Henrik Andersson. Även han ser en tendens till att de gärna blandar för starkt.

– Men det handlar inte bara om just det här fartyget, jag tror att man generellt använder mer kemikalier än vad som behövs. Det vi kan göra är att skola personal och nyanställda i hur man doserar. Alla nyanställda får en grundläggande introduktion i fartygets säker-

hetstänkande och sedan får de en mer detaljerad genomgång på den avdelning de ska arbeta.

Precis som i maskin blir däcksavdelningen ofta kontaktad av säljare som vill marknadsföra sina produkter, och det händer att de provar något nytt ibland. Men, konstaterar Henrik Andersson, det går också att påverka kemikaliehanteringen genom den kringutrustning som används.

– I våras köpte vi in en hetvattentryck-

– Man vill gärna blanda lite för starkt eftersom man tror att man inte ska behöva skrubba lika mycket då. Men så fungerar det inte.

tvätt som vi använder för utsidestvätt av däck och skott. Den är mycket mer effektiv än en vanlig vattentrycktvätt och tack vare den går det åt betydligt mindre kemikalier än tidigare.

Jan-Eric Qvarnström är bås ombord. Han har varit i rederiet i 14 år och säger att en hel del förändrats kring kemikaliehanteringen sedan han började.

– Generellt har man blivit mer försiktig. För min del handlar det också om att jag blivit äldre och mer erfaren, och tänker på mig själv och mina medmänniskor på ett annat sätt.

Han tycker att kemikaliehanteringen fungerar bra, men tillägger att en säker användning förutsätter att de följer de föreskrifter som finns.

– Man måste läsa igenom säkerhetsdatablad, dosera rätt och låta medlen verka som de ska för att det ska bli bra.

Linda Sundgren

Arbetsstillstånd för riskfyllda kemarbeten

Tillstånd från arbetsgivare vid arbeten som kan innebära hälsovådlig exponering och en vidgning av synen på kemiska produkter. Det är ett par av nyheterna i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om kemikaliehantering som började gälla första juli i år.

Vid arbeten i slutna utrymmen krävs numera ett särskilt tillstånd från arbetsgivaren. Tillståndet ska vara skriftligt och innehålla hanterings- och skyddsinstruktioner samt ett intyg om att den som ska utföra arbetet tagit del av instruktionerna och avser att följa dem. Även vid hetarbeten (svetsa, slipa, skära, borra, löda) eller

inför arbeten som kan orsaka brand eller explosion måste tillstånd utfärdas.

– Det här blir en form av broms som ska leda till att man inte utför farliga arbeten utan att först ha gjort en riskbedömning. En orsak till förändringen är de allvarliga

”Kemiska ämnen kan exempelvis frigöras under en process i en last”

olyckor som inträffat i slutna utrymmen i lastrum på fartyg, säger Christer Malmberg på Arbetsmiljöverket.

I de nya föreskrifterna har man också ändrat i terminologin och talar numera om riskkällor istället för kemiska ämnen.

Avsikten är att vidga begreppet till att även omfatta arbeten där hantering av farliga ämnen inte alltid sker medvetet.

– Kemiska ämnen kan exempelvis frigöras under en process i en last utan att man vet om det, säger Christer Malmberg.

Begreppsändringen handlar också om att införliva ämnen som i sig inte är farliga, men ändå kan orsaka skada.

– Ta vattenånga. Vatten är normalt inte giftigt, men i upphettad form finns en risk att man skällar sig, säger Christer Malmberg.

Läs mer på www.av.se/dokument/afs/afs2011_19.pdf

Linda Sundgren

Handläggare på Transportstyrelsen ”Var försiktig med vem du beställer av”

Kapskivor, tvättmedel, gasmätare och övervakningskameror. Internationella skeppsmäklarförbundet (IMPA) katalog är tjock som en bibel och innehåller allt som kan behövas ombord. Men kvalitén på produkterna varierar ofta beroende på vart och av vem man beställer.

– När du beställer får du oftast de grejer som det aktuella landet har att erbjuda. Det är inte alls säkert att det är den standard du förväntat dig, säger Mikael Andersson, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen.

När som helst under en sjöresa kan inköp behöva göras. I IMPAs digra produktsamling finns allt från handskar och reservdelar till tvättmedel, hushållsmaskiner, gasmätare och övervakningskameror. Att handla i utländska hamnar är många gånger billigare än att beställa i Sverige,

men kvalitén kan skifta rejält mellan olika leverantörer.

– Beställer du exempelvis en skiftnyckel i Singapore är det inte alls säkert att det är någon Bacho, och ett verktyg som går

sönder kan leda till personskador. Det här är i allra högsta grad en säkerhetsfråga och något man måste vara medveten om, säger Mikael Andersson.



Mikael Selenius har jobbat med skeppshandel sedan 1973. Foto: Linda Sundgren.

Mikael Selenius driver skeppshandeln City Shipchandler i en källarlokal i Årsta Partihallar i Stockholm. Att vara noggrann med att det som levereras till fartygen håller god kvalitet är en självklarhet, säger han.

”Bara det billigaste”

– Idag är det bara det billigaste som gäller och alla kollar priser hela tiden. Men vi har bra grejer i Sverige, även om man väljer något som är mindre dyrt.

Han säger att han sällan hör talas om att skeppshandlare som skickat ombord dåliga produkter, men tillägger att det säkert förekommer. Dessutom tycker han

att man bör se upp med prissättningen.

– Ett svenskt fartyg som brukade köpa basmatiris i Polen hörde av sig och frågade om 60 kronor kilot verkligen var rimligt. ”Nej, absolut inte, sa jag. Ni ska inte betala mer än 20”. Men jag förstår att det är svårt att hålla koll på priser på alla inköp som ska göras.

Mikael Andersson vet att fartygen ibland tvingas handla i utländska hamnar, men tycker att man så långt som möjligt bör hålla sig till leverantörer man har erfarenhet av.

– Då vet man att man får bra grejer, konstaterar han.

Linda Sundgren

Arbetsmiljöarbete i Försvarsmakten

Att förebygga och förhindra skador handlar inte bara om att bygga in skydd eller att föreskriva regler. Att påverka människors attityder och inställning till regler och skyddsutrustning är minst lika viktigt. I den militära sjöfarten bedrivs sedan flera år en arbetsmiljöutbildning, så kallade MARA-kurser (marin arbetsmiljö, regler och anvisningar). Syftet är att skapa kunskap och förståelse för arbetsmiljön ombord – vilka risker finns och hur hanterar man dessa?

Buller en särställning

Kurserna är framtagna i samarbete mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisationer och båda parter är alltid representerade. Kurserna är obligatoriska och har som primär målgrupp såväl chefer som skyddsombud, men är öppen för alla att söka. Under ett år spolas cirka 60 elever igenom. Områden som fångat arbetsmiljöansvarigas uppmärksamhet är många. Buller intar en särställning. Problemet har i korthet varit att upp-

fylla bullerkrav i byggnationsfasen främst i mindre örlogsfartyg. Att hålla sig inom gränsvärdena för buller och samtidigt uppfylla krav på hög fart, lätta konstruktioner, mycket utrustning och små utrymmen innebärande litet avstånd mellan hytter/inredningar och bulleralstrande utrustning har visat sig vara svårt för konstruktörer och byggnadsvarv. Efter omkonstruktion är nu problemen omhändertagna.

Slutligen för att nämna ett för örlogsfloattan specifikt område är de problem som föreligger ombord i våra ubåtar där miljön är minst sagt unik. Ubåtsluft och mögelproblematik är två ämnesområden som kommer att avhandlas på årets SAN-konferens. Vill ni veta mer om det så kom och lyssna 25 oktober.

Lennart Karlsson/Försvarsmakten



”Överlag är vi duktiga på att använda skyddsutrustning, men av någon anledning är man mer noggrann med att andra har på sig rätt grejer än att man själv har det.”

Förste fartygsingenjör Henrik Michelsson på Birka Paradise om personlig skyddsutrustning vid kemikaliehantering

Innemiljön på fartyg undersöks

I vinter startar ett treårigt forskningsprojekt för att undersöka hur det står till med innemiljön på svenska fartyg. Omfattande mätningar kommer att göras på isbrytaren Oden för att ta reda på vilka kemiska och bakteriella föroreningar som finns i luften. Mätningar planeras i samtliga utrymmen och omfattar såväl arbetsställen som bostadsdelar. Resultaten ska sedan användas för att utveckla enkla instrument för mätning och övervakning av innemiljön ombord. Projektet leds av innemiljöforskare Sarka Langer på IVL Svenska miljöinstitutet. San deltar i projektets referensgrupp.

Sök i Insjös databas

Till sjöfartens incidentrapporterings-system, Insjö/Foresea, kan olyckor, incidenter och avvikelser som sker ombord rapporteras. Rapporterna skrivs ombord och skickas till Insjösystemet via rederikontoren. På systemets hemsida går det även att söka efter statistik om olika sorters händelser utifrån fartygstyp och aktivitet samt få information om bakomliggande orsaker och konsekvenser av en händelse. Insjö drivs av redareföreningen i samarbete med Transportstyrelsen. Rapporteringsformulär och databas finns på www.ipso.cc.

Danskt samarbete kring sjöfart

Årets MSSM konferens i danska Nyborg hölls på temat Samarbete om tillväxten inom sjöfarten. Framtidsutsikterna för dansk sjöfart kommer att vara fortsatt goda, påstod danska redareföreningens vice vd, Pia Voss, som var en av öppningstalarna. Hon kunde inte förstå den bild av det som landets tidningar har påstått ”Dystre udsigter for danske rederier”.

Av de ”work shops” som fanns kan nämnas:

Quality Ship Management – Kuba Szymanski från Intermanager som pratade om vikten av bedriva högkvalitativ sjöfart.

Offshore Vind – Utbildning och undersökning av kompetensbehovet av nya och existerande medarbetare.

Multikulturell ledning – Om varför det är så svårt att kommunicera. Søren Diedrichsen, chefspsykolog hos Sjöfartens arbetsmiljöråd, behandlade de viktigaste aspekterna av ledning på den multikulturella arbetsplatsen och att mottot skall vara ”Att behandla andra som man själv vill bli behandlad”.

CSR i förhållande till säkerheten ombord – Trine Erdal, chefsutvecklare vid Force Technology tog upp vikten av att ha målriktning för att stärka säkerhetskulturen och att få in sundhetsfrågorna.

Var beredd på det värsta och ha ett öga på riskerna – Søren Bøge Pedersen talade om att även de små riskerna, som man inte tycker spelar någon roll, kan växa sig stora.

Kosten ombord – har du talat med din kock idag? – Annelise Ømand, sundhets- och näringsexpert hos Sjöfartens arbetsmiljöråd, tog upp frågan om kosten till sjöss. Vad är myter och vad är fakta? Och att rederier bör se kosten som ett viktigt verktyg som kan påverka sundhet, trivsel, säkerhet och performance.

Konferensen var som vanligt välbesökt, man kunde märka att den svenska närvaron ökat i takt med utflaggnings till DIS och Färöarna. Danskarna har mycket att lära oss svenskar när det gäller praktisk utövning av arbetsmiljöriskerna samt satsar mycket inom den maritima forskningen. En konferens de svenska redarna borde besöka mangrant!

Karl-Arne
Johansson/
Seko sjöfolk



~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se.

Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Arbetsplatsolyckor med allvarliga personskador som följd

Utredningsenheten har nyligen fått in ett antal rapporter om personolyckor med allvarlig utgång.



Finger kapat vid arbete med vajer

Arbete med att montera en vajer till en hiss utfördes av personal från en inhyrd firma. Under arbetet höll reparatören en locking pin (låsbult) till vajern. Då en annan person klev på vajern blev det kraft på denna varvid pekfingeret kom i kläm mellan vajern och kanten på vajertrumman. Fingret slets av nedanför nageln. Arbetet har i fartygets rapport betecknats som icke rutinarbete, vilket gjort det svårt att förutse de risker som förelegat. Å andra sidan är det just det som är avsikten med riskbedömningar – att identifiera de risker som inte alltid är omedelbart uppenbara. Utredningsenheten vill peka på nödvändigheten av att göra adekvata riskbedömningar i samband med arbeten ombord.

Man klämd mellan luckekarm och container

Man lastade containrar på ett feederfartyg. En av besättningsmedlemmarna, en elev, lutade sig över fartygets luckekarm samtidigt som landkranen lyfte ombord nästa container. Mannen kom i kläm mellan containern och karmen och blev

allvarligt skadad. Risken att bli klämd av en skopa eller last från kran är uppenbar. Det inträffar då och då sådana olyckor och de tenderar att bli mycket allvarliga.

Hopp-i-land-kalle – en farlig verksamhet

Under de senaste åren har ett antal skador inträffat i samband med att besättningsmedlemmar hoppat i land för att lägga tross vid förtöjning. Detta är mycket farligt. I en rapport beskrivs hur en besättningsman hoppade i land från ett fartyg med ett spring. Mannen missbedömde avståndet. Han ramlade, slog ansiktet i kajkanten så att han svimmade och föll sedan i vattnet. Befälhavaren manövrerade fartyget så att den nödställda inte skulle klämmas mellan skrovet och kajen. Mannen bärgades och fördes till sjukhus. Han kommer inte att få några bestående fysiska men.

SFu 06.05.03 TSS 2012-2324, 06.05.02 TSS 2012-1425, 06.05.02 TSS 2012-1220

Risk med azimuthpropellrar

Propelleraggregat som går att svänga runt, så kallade azimuth-propellrar, blir allt vanligare. Men det finns flera risker med dem eftersom det är ett nytt sätt att manövrera. Ett exempel är ett fartyg som närmade sig ankomstläget. Fartyget utsattes för viss vindavdrift som behövde kompenseras för. Det gjorde befälhavaren genom att ta ut svängen mot läget ordentligt för att sedan svänga runt ett av aggregaten och inte komma för nära ett annat fartyg. Den push som gjordes förstärktes uppenbarligen av propellervattnet från det andra fartyget, vilket ledde till att befälhavaren vred runt aggregatet i en annan riktning. Det skedde troligen för snabbt, eftersom aggregatet inte vred sig den väg befälhavaren avsett. Fartyget rörde sig i fel riktning och kom för nära stranden. Ett annat exempel på riskmoment med rundsvängande aggregat är deras backfunktion, det vill säga att man kan få propellern att gå back fast aggregatet är riktat föröver. Man slipper svänga runt aggregatet men får i gengäld sämre propellerkraft. Vissa aggregat kan kombinera backslag och propellerinställning. Risken är att man blandar ihop back och fram. Ett sådant fall inträffade i våras då ett fartyg vid hamnmanöver hade lagt i "back pitch". I slutskedet av

förtöjningsmanövern glömdes detta bort varvid fartyget stötte samman med kajen. I sammanhanget bör klarläggas att befälhavaren var ensam operatör på bryggan vid tillfället och hade även att kommunicera med övriga besättningen i radion. Rederiet föreslår självt bättre rutiner och bemanning på bryggan.

SFu dnr 06.05.02 TSS 2012-1076, 06.05.02 TSS 2011-1698



Känslig utrustning störs trots UPS

Till Insjö/Foresea har det rapporterats ett antal händelser där känslig elektronisk utrustning råkat ut för driftstörningar. Ibland som följdfekt av en black out och vid ett par tillfällen har UPS:er (Uninterruptible Power Supply – elektrisk apparat som tar hand om störningar i kraftförsörjningen, till exempel frekvensförändringar eller strömavbrott) inte fungerat. I ett fartyg finns många viktiga instrument som är känsliga för förändringar i strömförsörjning. I vissa fall kan de ta lång tid att starta upp igen om de faller ur eller stängs av.

Transportstyrelsen finner anledning att kommentera enligt följande.

- UPS:er kräver frekventa tester och regelbundet underhåll. En del larmar inte då batterierna tar slut.
- Om en UPS slutar att fungera bör man lätt kunna göra en förbi-koppling.
- UPS:er finns av olika kvalitet. En del är avsedda för kontorsbruk, andra för industriellt eller marint bruk. Man bör överväga vilken kvalitet man vill ha.
- Om en UPS överbelastas kan den orsaka störningar på ansluten utrustning. Vid underhåll bör man kontrollera att kapaciteten inte överskrids, speciellt om installationen har stickproppsanslutningar.
- Om en UPS används för navigations- och säkerhetsutrustning bör den vara monterad och uppfylla el- och miljömässiga standard som inte är lägre än den anslutna utrustningen.

Insjö/ForeSea id 1370, 1451, 1585, 1773, 2111, 2515

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: HANDLING CHEMICALS



Nina Nylund, cleaner, finds the dosing device very useful. Photo: Linda Sundgren.

Fewer chemicals needed with new equipment

High wire baskets filled with laundry are lined up in front of the closed lift doors in the narrow aisle. At the end of the aisle is the cleaning store. In the right hand corner there is a set of white painted steel shelves containing everything required for daily cleaning, including different soaps, scale remover and many other cleaning agents.

"Most of what we use is pretty harmless stuff, and we don't need visors and so on. But we use gloves, of course," says the cleaner, Nina Nylund.

Most products are delivered in concentrates and are mixed onboard to the desired strength. To make handling easier, the management has recently purchased dosing devices that are fixed next to the cleaning store.

"They work very well," says Nina Nylund, and puts a hand on the dosing device on the wall. "When you mix them yourself it's a bit rough and ready – you don't exactly stand there with a decilitre cylinder and measure everything. But with this, you get exactly the right mix as in the instructions."

In the engine department, the cleaning products used are generally stronger than in a hotel. The ship has seven pools of different sizes and to maintain them requires large amounts of pool-cleaner, hydrochloric acid and chlorine.

"We don't feel that handling them is a health problem, but of course, they are strong and you have to be careful," says the first engineer officer Henrik Michelson, who has just sat down in the control room. You can see straightaway who works with the pools and who works in

the cabins, because the poolmen's trousers are bleached by the chlorine.

Refilling the chlorine takes place at the treatment facilities located next to the pools.

"We always wear a full gas mask, like the ones used in smoke diving, and gloves when we handle chlorine. To keep the waste pipes clear you need even stronger products, like P55 and descaling," says Henrik Michelson.

According to Henrik they have not had any problems with ill-health due to chemicals used in the department, but wearing the right protective equipment and dosing accurately is important for safe handling.

"You tend to mix things a little too strong because you think you don't need to scrub so hard then. It doesn't work like that, though. If you mix too much concentrate it could even have the opposite effect, such as paint coming off."

In the deck office inside the bridge, chief mate Henrik Andersson is sitting down. He says it is not only finding less harmful products that can reduce the use of chemicals. You can also influence handling through the other equipment that is used.

"In spring this year we bought a hot water pressure washer that we use for the exterior surfaces of decks and bulkheads. It is much more effective than a standard pressure washer, and thanks to that machine we use quite a lot less chemical cleaners than before."

Work permits for risky chemical work

When working in enclosed spaces, such as the holds, from 1 July this year a special permit is required from the employer. The permit must be in writing and include handling and safety instructions as well as a certificate stating that the person who will perform the work has read the instructions and intends to follow them. Permits must also be issued for hot work (welding, grinding, cutting, drilling, soldering) and prior to any work that could cause a fire or explosion.

The terminology has been changed in the new regulations from chemical substances to sources of risk. The intention is to widen the concept to include work where the handling of dangerous substances is not always done consciously.

"Chemical substances may be released during a process in a load without us knowing about it," says Christer Malmberg at

the Swedish Work Environment Authority.

The change in concept is also intended to include substances that are not in themselves dangerous, but which can cause injury anyhow.

"Take steam, for example. Water is not poisonous, but when it is heated up there is a risk of scalding injuries," says Christer Malmberg.

Read more at www.av.se/dokument/afs/afs2011_19.pdf

Officer at the Swedish Transport Agency: Be careful who you order from!

Grinding discs, detergents, gas meters and CCTV cameras. The International Marine Purchasing Association's (IMPA) catalogue is as thick as a bible and covers everything that needs to be taken onboard. The quality of the products often varies, though, depending on where and who you order from.

"When you order, you usually get the things that the country in question has to offer. There is no guarantee it is the standard you expected," says Mikael Andersson, work environment officer at the Swedish Transport Agency.

Purchases may need to be made at any time during a sea voyage and the extensive IMPA catalogue has everything from gloves and spare parts to detergents, household appliances, gas meters and CCTV cameras. Purchasing in foreign ports is often cheaper than ordering in



Mikael Selenius has worked in the shipping trade since 1973. Photo: Linda Sundgren.

Sweden, but the quality can vary a great deal between different suppliers.

"For example, if you order an adjustable spanner in Singapore it is probably not a Bahco, and a tool that breaks can lead to injuries. This is very much a safety issue and something we must be aware of, and as far as possible we should make use of suppliers that we have experience from," says Mikael Andersson.

Hälsoutvecklare som ligger steget före

I höst sjösätter Stena Line en nytt-vecklad hälsostrategi utvecklad av rederiets hälso pedagog Lena Pihl. – Vi vill flytta fokus från ohälsa och rehabilitering till att prata friskvård och förebyggande åtgärder, säger hon.

Vid rehabilitering finns lagar och regler som styr insatserna. Något motsvarande för förebyggande friskvårdsarbete finns inte. Det fick Lena Pihl att för något år sedan börja fylla på en hälsostrategi för de ombordanställda. I höst är det dags att införa den.

– Det handlar om fokus och struktur. Att lyfta frågan om friskvård, öka medvetenheten kring betydelsen av motion och att hitta verktyg att jobba vidare med, säger hon.

Strategin ska göra det tydligare vilket ansvar var och en har för hälsoarbetet, från rederiledning till enskilda medarbetare. För att lyckas måste hälsoarbetet integreras i organisationens övriga verksamhet på ett naturligt sätt; det är ett långsiktigt arbete, ingen quick fix, säger Lena.

– Arbetsgivaren ska främja och uppmuntra till en god hälsoutveckling och skapa förutsättningar för att träna. Sedan är det upp till var och en att ta sitt ansvar och verkligen göra det. Det handlar om ett samspel där alla har ett ansvar.

Som exempel på insatser som kan bli aktuella när strategin sjösätts nämner hon utbildning av chefer, informationskampanjer till anställda och motivationshöjande aktiviteter. I samband med lanseringen kommer man även att dra igång

Lena Pihl

Ålder: 45

Familj: Sambo och två pojkar, Carl 10 och Alvin 3

Bor: Ytterby två mil norr om Göteborg

Tjänst: Hälsoutvecklare hos Stena Line

Bakgrund: 1996 Cateringföreståndare på Stena Carisma. 2001 började hon arbeta på rederikontoret iland.

Arbetsmiljötips: Gå till dig själv och bli medveten om vilken stor del du själv har i att skapa en god arbetsmiljö. Vi är varandras arbetsmiljö!



Lena Pihl uppmuntrar till all form av motion och träning. Foto privat.

ett projekt på temat förändring och regelbunden motion.

– Man ska göra en aktivitet två gånger i veckan i minst 30 minuter. Efter tre månader kommer alla som varit med att få en riktigt fin belöning på temat hälsa. Sen kör vi ytterligare tre månader med en ny belöning och så fortsätter vi under ett år.

Baserat på forskning

Att man valt tremånadersintervall och halvtimmeslånga träningspass är ingen slump.

– Forskning visar att man behöver träna i 30 minuter för att komma upp i puls och för att få långsiktigt resultat. Man vet också att det tar cirka tolv veckor innan en förändring blivit en vana, säger Lena.

Lena kom till Stena Line 1996 som cateringföreståndare på höghastighetsfärjan Carisma. Fem år senare började hon på rederikontoret med ansvar för bland annat hälsofrågor. Sedan dess har hon utbildat sig till diplomerad stress- och friskvårdsterapeut samt certifierad coach. Hon säger att hon alltid motionerat i olika former och redan som ombordanställd försökte hon uppmuntra kollegorna till ett sundare liv.

– Jag körde morgonjumba innan vi började jobba. Det var ett enkelt pass som inte krävde något ombyte, men som värmdde upp kroppen och gjorde att man orkade med dagen och minskade risken för skador. Regelbunden träning är särskilt viktigt på avdelningar med högt tempo och tunga lyft.

Och åren till sjöss har hon fortfarande nytta av.

– Jag vet vilka förutsättningar de har ombord och det är viktigt att de aktiviteter vi erbjuder fungerar i deras vardag. Men jag vågar nog sticka ut hakan och säga att alla har tid att träna, det handlar om individens insikt och prioriteringar.

”Men jag vågar nog sticka ut hakan och säga att alla har tid att träna”

Stena Line genomför en årlig medarbetarundersökning. Den ska kompletteras med en hälsoscreening för en nulägesanalys. Det handlar om att stärka det friska men också att fånga upp och stödja medarbetare med en ohälsosam livsstil.

– Utifrån screeningresultaten kan vi sätta in mer riktade insatser. Generellt är man redan väldigt duktiga på att motionera på båtarna, men jag hoppas att vi ska kunna fånga upp ännu fler.

Traditionell friskvård har främst handlat om rehabilitering. Men Lena säger att hon tidigt såg fördelar med att lägga mer resurser på förebyggande åtgärder; både för den enskilde medarbetaren och för rederiet.

– Fler företag har börjat inse att det är med förebyggande insatser, innan folk sjukskriver sig, man kan göra de stora vinsterna. Ombord är de generellt positiva till de hälsoinsatser vi gör. Strategin ger extra tyngd åt de här frågorna och visar att rederiet tar det på allvar. Det är en del i att vara en attraktiv arbetsgivare.

Linda Sundgren



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 arbetsmiljöarbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Kemiska arbetsmiljörisker på årets SAN-konferens!

Kemikalier används på samtliga avdelningar ombord, från hotell och byssa till däck och maskin. Vissa produkter är tämligen ofarliga medan andra kräver större försiktighet. Höstens SAN-konferens handlar om säkrare kemikaliehantering. Nya regler, gaser i slutna utrymmen och inommiljön är något av det som kommer att avhandlas. Dagen avslutas med en mingelbuffé.

Konferensen hålls 25 oktober i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig **senast 8 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblanketter hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se

Hjärtligt välkommen!

Dags att premiera insatser för god arbetsmiljö!

Inom SAN vet vi att det finns många goda krafter som verkar för bättre förhållanden för dem som arbetar ombord.



Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför utnämningen av 2012 års arbetsmiljöpris-mottagare. Utmärkelsen består av 10 000 kronor samt ett standar med arbetsmiljönämndens logotype och delas ut i samband med SAN-konferensen.

Förslag på kandidater lämnas **senast 8 oktober** till Eva Ohlsson på eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

~ I KORTHET ~

MLC träder i kraft nästa sommar

ILO (International labour organization) meddelar att sjöarbetskonventionen MLC kommer att träda i kraft den 20 augusti 2013. I och med att Ryssland och Filipinerna ratificerat har nationskvoten på 30 länder uppfyllts; tillsammans representerar de över 60 procent av världshandelstonnaget. MLC ska skapa en säkrare och arbetsmiljömässigt bättre tillvaro för världens sjömän.

(ILO)

Säljstopp av skyddsutrustning

Arbetsmiljöverket har kontrollerat skyddshandskar och hörselskydd som säljs på Internet. Av 470 granskade handskar var det cirka tio procent som inte uppfyllde kraven. Bland 650 hörselskydd var det ett 50-tal som inte höll måttet. Vanliga brister var att produkterna inte testats av ett godkänt organ och att instruktioner på svenska inte medföljde. Majoriteten av de produkter som inte levde upp till kraven har slutat att säljas.

(AV)

Säker svetsning

En ny webbplats för säker och professionell svetsning har tagits fram av IVL Svenska miljöinstitutet. Här finns information riktad till såväl enskilda svetsare som till företag. Fokus ligger på manuell svetsning på fasta arbetsplatser, men behandlar också automatsvetsning och tillfälliga arbetsplatser. Mer information finns på www.svetsaratt.se.

(Svetsaratt.se)



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 2012