

ETT FRISKT ARBETSLIV

Motion, gemenskap eller bara miljöombyte

HKFs Kaknäsklubb erbjuder en rad möjligheter och är en uppskattad träffpunkt för sjömän från hela världen.

Killarna från det Bahamasflaggade kryssningsfartyget "Jewel of The Seas" sitter ombytta och laddade i den skumpande minibussen. Färden går mot HKFs Kaknäsklubb för en fotbollsmatch mot besättningens på "Silja Symphony".

– Det är jätte viktigt att få komma iland ibland, säger Kevin, assisterande servitör från Colombia som sitter längst fram. Jag jobbar sex månader i streck och då behöver man lite miljöombyte.

– Ja, att komma av fartyget är som att börja leva igen, säger någon längre bak i bussen.

HKFaren Harri Joensuu styr vant genom den täta Stockholmstrafiken; från Stadsgrändskajen, längs Strandvägen och vidare ut på Gärdet. Storstadsmyllret ersätts av skog och ängar och en krokig asfaltsväg leder fram till en låg, grönmålad byggnad där Kaknäsklubben har sina lokaler. Bussen stannar och skjutdörrarna dras åt sidan. Flera av spelarna har varit här förut och tar sig hemtamt in och genom byggnaden och ut till klädförråden på baksidan. Där tar HKFaren Peter Barasinski emot.

– Jag behöver andra skor, säger en reslig kille och sträcker fram en sliten gymnastiksko.

Fler vill låna skor och snart bildas en liten klunga framför Peter som letar bland utrustningen för att tillgodose alla önskemål. Oftast är det inga problem eftersom här finns uppsättningar för tre hela fotbollslag.

– De flesta som kommer hit har ingen utrustning alls med sig utan lånar allt av oss. När de går slänger de bara grejerna i tvättkorgarna så det blir mycket tvättande för vår del, säger Peter.

Från entrésidan ser anläggningen ganska



På Kaknäsklubben försöker man tillgodose allas önskemål. Foto: Linda Sundgren

anspråkslös ut, men baksidan har desto mer. Här finns en stenlagd uteplats med motionscyklar och en rejält tilltagen murad grill. Ute på gräset glittrar en rund swimmingpool och en bit längre ner breder två välklippta fotbollsplaner ut sig. Fotbollen har en central plats på Kaknäsklubben och förra säsongen spelades 76 matcher. Men idrottsmötena handlar om betydligt mer än bara fotboll, säger Peter.

– Festen runtomkring är minst lika viktig. Varma sommar dagar kan det samlas över 400 människor som badar, solar och hejar på sina lag.

Siljalaget anländer och efter att de bytt om till de blåa dräkter som plockats fram åt dem börjar planen fyllas med folk. När alla är på plats blåser domaren för avspark och spelet är igång. Bortalaget tar kommandot direkt och snart sitter första målet.

– Jag håller på Jewel, säger Peter nöjt. Det betyder så mycket för dem att komma



Tung förlust för "Silja Symphonys" besättning. Foto: Linda Sundgren

Av 100 anställda använder två narkotika



Modern sjöfart kräver skärpt besättning. Foto: Thorkild Sandbeck

Ett bra sätt att minska droganvändandet är att införa slumpvisa tester på arbetsplatsen. Det hävdar Per Björklöv, expert på drogtestar och konsult vid Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge.

Att drogtesta anställda blir vanligare, både i Sverige och utomlands. Säkerhetsmässigt känsliga branscher som transportsektorn, militären och verkstadsindustrin testar mest. USA ligger i topp med över 100 miljoner prover årligen. I Sverige analyseras cirka 45 000 prover varje år och av dem är i snitt två till två och en halv procent positiva.

– Siffran är ungefär den samma oavsett bransch och företag, berättar Per Björklöv. Oftast är det cannabis och amfetamin som vi hittar.

Starkaste skälet till att drogtesta är, enligt Per Björklöv, att det motiverar till att avstå från droger. Den som har kontroll över sitt intag avstår om det finns en risk att avslöjas. Slumpvisa tester ökar också chansen att upptäcka och åtgärda missbruk i ett tidigt skede. Drogtester vid nyanställning ger däremot sällan några positiva svar, förutsatt att företaget informerat om att prover kommer tas.

– Prippts avstod ett år från att förvarna. När de sedan gjorde testerna blev hela sju procent positiva, säger Per Björklöv.

Bara någon procent av alla som drogtestas upplever det som integritetskrän-

kande, enligt Per Björklöv. Som ordförande i European Workplace Drug Testing Society var han delaktig i en stor internationell kartläggning om hur människor upplever testerna. Mellan 95 och 98 procent tyckte att det inte var integritetskränkande medan en procent tyckte att det var det.

– De flesta accepterar med motiveringen att de får en säkrare arbetsplats, säger Per Björklöv.

Mer information om drogtestar på arbetsplatser kan fås av Per Björklöv: per.bjorklov@telia.com eller hos den riktäckande organisationen Alna (Alkohol, läkemedel, narkotika och arbetsmiljö): 08-56440770 eller www.alna.se

Linda Sundgren

Råd till företag som vill införa drogtestar

- Teckna ett kollektivavtal med de fackliga organisationerna där orsaker till och procedurer kring testning klargörs.
- Utbilda arbetsledare om drogtestar så att de kan bemöta personalens funderingar.
- Utse en huvudansvarig för testerna på personalavdelningen. Denne ska vara företagets expert i ämnet och veta hur exempelvis positiva provsvar eller vägran att lämna prov ska hantleras.

Motion, gemenskap eller bara, forts.

ombord och säga att de vunnit.

Fotbollen är populär, men att få en match till stånd kräver en hel del förberedelser. Dagens möte initierades av bortalaget. De mejlade till Kaknäsklubben för några dagar sedan med önskan om att få spela match under sitt Stockholmsbesök. Peter visste att "Silja Symphony" skulle vara i hamn samtidigt och förde frågan vidare till besättningen där. När lagen var klara samordnades transporter med Katariina Sjömansklubb och sjömanskyrkan för att få alla spelare på plats i tid.

– Liggtiderna i hamn är så korta att allt måste vara mycket noggrant planerat om de ska hinna spela, säger Peter. Det krävs en hel del pusslande, men oftast lyckas vi.

Medan matchen fortsätter anländer fler till anläggningen. En del joggar, någon slår sig ner i gräset och tittar på fotbollen medan andra spelar biljard inne i huset. I byggnaden finns också pingisbord, dator och telefon. Vid en disk direkt innanför entrén säljs fika och frukt. Men mycket av klubbens verksamhet tilldrar sig ute på stan. Det handlar om skjuts till sevärdheter, hjälp med inköp av sportutrustning, sightseeingturer med mera. Klubben får mellan fem och tio mejl om dagen med olika önskemål.

– Vi försöker hinna med så mycket som möjligt men ibland är vi tvungna att prioritera, säger Peter. Sommaren är högsäsong med alla kryssningsfartyg och då är det svårt att hinna med.

Dagens fotbollsmöte fortsätter i samma stil som det började. Även om Siljabesättningen lyckas sätta ett par mål är motståndet överlägset och matchen slutar 6–2 till bortalaget. Efter spelet körs killarna tillbaka till respektive fartyg. För Peter och Harry återstår en hel del tvätt och städning innan de kan låsa och gå hem för dagen.

Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd

HKF bildades 1948 och är en statlig myndighet med uppgift att skapa en meningsfull fritid för sjöfolk. De förser fartygen med böcker och filmer, ordnar idrottsevenemang och erbjuder allehanda service i hamnarna. HKF har kontor i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping, samt i Rotterdam/Holland och i Antwerpen/Belgien. HKF är uppskattat av sjöfolk men har upprepade gånger ifrågasatts och granskats av politiker. Nu senast i Sjömansserviceutredningen som lämnade sitt betänkande i februari. Där föreslås servicenivån sänkas till den internationella miniminivån och att myndigheten blir en del av Sjöfartsverket. Inom branschen vill man dock behålla organisationen i sin nuvarande form. I kommande budgetproposition väntas besked om HKFs framtid.

Linda Sundgren

Inspektionen publicerar information som sjöfartsbranschen kan ha intresse av. Nedan följer ett urval av den senaste rapporteringen. Texterna kan läsas i sin helhet på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se – Sjöfartsinspektionen.

Fiskare dog av syrebrist

En besättningsman på ett fiskefartyg gick ner i lastrummet för att rensa sill, och föll ihop på durken. En kollega skyndade till undsättning men svimmade även han. En tredje ombordvarande fick så småningom ut dem, men blev själv skadad. De första två avled. Lastrummet hade stått slutet några dagar och fiskrester hade börjat ruttna. I samband med förruttelseprocesser förbrukas syre och kan i slutna rum leda till syrebrist, vilket hade skett i det här fallet. Samma problematik finns på tankfartyg med laster som avger gaser liksom i barlast-tankar eller kättingboxar som stått slutna en tid. Årligen kommer ett antal rapporter till Sjöfartsinspektionen om personer som avlidit på grund av syrebrist. Det finns flera laster som förbrukar syre i mognads- eller förruttelseprocesser.

- Försiktighet bör alltid iaktas då man tar sig in i ett slutet eller dåligt ventilerat rum.

- Särskilda rutiner för sådana arbeten bör finnas.

- Det finns gasmätare som ger larm när syrebrist uppstår. Sådana bör finnas ombord på fartyg som riskerar att drabbas av syrebrist.

Iu dnr 080202-05-16327

Spak åt fel håll ledde till grundstötning

Fartyget befann sig på resa i trång farled med lots ombord. Det var mörkt och man finnavigerade med hjälp av bogpropellrar. På panelen fanns tre spakar som alla opererades på olika sätt. En styrspak som var monterad ungefär som ett dörrhandtag i konsolen med änden mot operatören. När den fördes åt styrbord gav den styrbordsroder och fick alltså fartyget att gira styrbord.

En spak styrde den ena bogpropellern och var monterad på samma sätt som styrspaken men försedd med pil på motsatta sidan till änden. Då pilen pekade åt styrbord arbetade propellern åt styrbord, men för att få pilen åt styrbord fick man föra spaken åt babord. Spaken skulle alltså föras babord för att ge styrbordseffekt. Den tredje spaken gick till den andra bogpropel-



lern. Det var en spak rätt upp. Förd åt styrbord gav den effekt åt styrbord. I mörkret tog lotsen fel på en av spakarna. Misstaget ledde till grundstötning. Den här typen av spakar med olika konstruktion och effekt är vanliga ombord, i synnerhet då många funktioner kompletteras eller byggs till i efterhand. Sådana arrangemang kan vara förödande för säkerheten. Utredningsenheten finner det märkligt att sådana konstruktioner finns och att man på fartygen accepterar detta vid leverans.

Iu dnr 080202-05-16500

Två personer omkom på charterfartyg

Flera olyckor av liknande karaktär har den senaste tiden inträffat med större seglande fritidsfartyg som också används i charterverksamhet. Två fall rör äldre träfartyg som båda hamnade i ganska hårt väder. Fartygen sprang läck och pumparna klarade inte att hålla undan vattnet. Det ena fartyget sjönk och två personer omkom. På det andra fartyget evakuerades flera besättningsmedlemmar med helikopter medan kvarvarande med assistans lyckades föra fartyget till kaj. Det förlista fartyget bärgades. Eftersatt underhåll i kombination med att man seglade för hårt i rådande väder orsakade ena olyckan. Den andra berodde på att drevningen gick upp på flera ställen och att läckaget blev större än pumpkapaciteten. En tredje olycka inträffade med ett relativt nytt segelfartyg. På väg till Västindien med betalande passagerare drabbades man av hårt väder på Nordsjön. Skrovet slets sönder och fartyget tog in vatten. Med hjälp av pumpar från land lyckades man hålla undan vattenmängden. Evakuering blev ändå nödvändigt och ett antal av pas-

sagerarna togs iland med helikopter. Kvarvarande förde fartyget till kaj. Skrovet var inte konstruerat för påfrestningarna det utsattes för. Trots krav från myndigheterna hade det inte sjövärdighetsbesiktigats enligt gällande krav och besättningen saknade nödvändiga kvalifikationer för resan. Redarna och befälhavaren är nu föremål för brottsundersökning.

Slutsatser:

- Hårt väder ställer ibland för stora krav på fartyg och besättning. Det är väldigt viktigt att man följer upp vädersituationen och att man har den erfarenhet och teoretiska kunskap som krävs för att bedöma läget.

- Ordentligt underhåll, bra utrustning och goda förberedelser är mycket viktigt.

- Att ta ombord passagerare innebär ett stort ansvar och ställer höga krav på besättning och fartyg.

Iu dnr 080201-05-16566; Iu dnr 080201-05-17158; Dk 199949567 01.40.01

Gasflaska exploderade vid påfyllning

En gasflaska exploderade vid påfyllning från luftkompressor. Fartyget var ganska nytt medan gasflaskan var äldre med ett antal olika nummer och datum. En person skadades allvarligt och skrovet på en livbåt revs upp.

- Alla rekommenderas att ha god kontroll på tryckbehållare. Slarv med underhåll eller skötsel kan få allvarliga följder.

Mars 200533



Sjöfarten i fokus

ISPS-koden har berövat många sjömän en av de mest grundläggande friheterna inom sjöfarten, nämligen att gå i land i främmande hamn och njuta av andra vyer än anblicken av sitt eget fartyg. Efter en lång sjöresa är detta behov ofta mycket stort. Att då mötas av misstro och arrogans från myndighetshåll eller i värsta fall inte ens få lämna fartyget är ett ovärdigt sätt att behandla medmänniskor på. Jag tror att ratificering av ILOs konvention 185 (Seafarer's ID Convention) tillsammans med en funktionell hantering av ISPS-koden krävs för att återge sjömannen dennes frihet. Men trots att ILO konventionen 185 har ratificerats av fyra ILO-medlemsstater och därmed officiellt trätt i kraft är intresset påfallande svagt.

Livet ombord i ett fartyg har många höjdpunkter, maten är definitivt en av

dem. Delade meningar råder om vad som är gott, men ve den stackars kocksteward som får för sig att servera annat än bacon och ägg till söndagsfrukost. Sjömän anses ofta konservativa i uppfattningen om kosthållet ombord, maten skall vara rejäl och självfallet skall det finnas kvällsbricka i kylen. Men är det verkligen så även idag? Vi får tillfälle att diskutera såväl detta ämne som sjömannens rätt till landgång när vi träffas på SAN-konferensen på Arken i Göteborg den 27 oktober. Ämnena ingår som huvudtema under dagen och jag ser fram emot givande föredragningar och debatter. Självklart kommer du också! Inbjudan skickas inom kort.

God vakt!

Pieter Sprangers/Ordförande SAN

Terrorbekämpning – problem för sjöfolk

Grova övertramp mot enskilda sjömän sker i terrorbekämpningens namn. Men läget är på väg att stabiliseras och allt färre problem rapporteras.

Sedan ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) infördes som ett led i terrorbekämpningen efter attentaten elfte september har ombordanställdas rörelsefrihet kraftigt inskränkts. Att ta sig av och på fartygen har blivit svårare och det går inte längre att röra sig obehindrat på kajerna. Flera grova övertramp mot sjöfolk har också rapporterats under det dryga år som passerat sedan lagen trädde i kraft. I en sammanställning från IMO (International Maritime Organization) beskrivs hur fartyg tvingats hyra in beväpnade vakter med uppgift att hindra den egna besättningen att gå iland. I vissa hamnar har livbåtsövningar förbjudits medan det i andra krävs visum för att få gå längs kajen och kontrollera fartygets djupgående. Dan Sarenius, ansvarig för ISPS-frågor på Sjöfartsverket, berättar att man i en utländsk hamn krävde att varje enskild besättningsmedlems religion skulle rapporteras före ankomst.

– ISPS-koden kom till väldigt hastigt och har givit stort utrymme för egna tolkningar, säger han. Med facit i hand kan man tycka att det gick väl snabbt.

I Svenska hamnar har relativt få problem rapporterats.

– Av cirka 300 hamnar har problem

uppstått på kanske två, tre ställen. Det handlar om enstaka fartyg där man i princip omöjliggjort för folk att gå iland.

Enligt Dan Sarenius hanteras tillämpningen av ISPS-koden allt bättre och färre rapporterar om missförhållanden.

– Det kommer hela tiden nya förtydliganden kring koden från IMO och det minskar risken för feltolkningar. Det missnöje som förs fram idag handlar mer om den inskränkta rörelsefriheten som koden helt korrekt medför, säger han.

ISPS-koden på SAN-konferens

Dan Sarenius är en av talarna vid SAN-konferensen 27 oktober och kommer då att berätta mer om ISPS-koden och dess konsekvenser.

Linda Sundgren



Aktuell bok, *Terror på världshaven* av John S. Burnett

~ I KORTHET ~

Arbetsmiljöföreskrifter i januari

I januari 2006 planeras ett 50-tal av arbetsmiljölagens föreskrifter börja gälla på fartyg. Föreskrifterna har anpassats efter sjöfartens speciella förhållanden och var på remissrunda i våras. Nu sker en sista granskning innan de träder i kraft.

Sjöfartsverket fortsätter kontrollera arbetsmiljön ombord

Sjöfartsverket är den myndighet som bäst kan fartygsmiljö och ska därför även fortsättningsvis sköta kontrollen av arbetsmiljön ombord. Det har regeringen slagit fast. Därmed avslogs de sjöfackliga förbundens önskan om att Arbetsmiljöverket tar över tillsynen.

Ny arbetstidslag för sjömän

De sjöfackliga organisationerna anser att nuvarande vilotidslag leder till för långa arbetsdagar och för lite sömn. Istället föreslås en ny sjöarbetstidslag, baserad på åtta timmars arbetsdag med maximalt 72 arbetstimmar per vecka. Arbetsgivarna och Sjöfartsinspektionen säger nej med hänvisning till den konkurrensnackdel det skulle få för svensk sjöfart. Ärendet bereds vid Näringsdepartementet.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet 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: Pieter Sprangers, SARF

Redaktör: Linda Sundgren

tel 08-540 645 15, lindasundgren@telia.com

Redigerare: Jennie Ericsson

Redaktionskommitté:

Tomas Sjöstedt, SFBF

Mikael Huss, SBF

Göran Hansson, SEKO Sjöfolk

SAN NYTT framställs med bidrag från

Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing

Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2005