



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 35 2/11

TEMA: MLC

MLC - kan bli början till slutet för bekvämlighetsflaggen ... 1	Sjöfartsavdelningen informerar 5
Rökning i hytten en känslig fråga 3	English summary 6
San har ordet 4	Profilen: Per Axelsson 7
San tipsar..... 4	I korthet 8
Utblick 4	

MLC - kan bli början till slutet för bekvämlighetsflaggen

– Man ska inte dra för stora växlar så här i början, men i grunden är det här instrumentet som saknats för att få bort bekvämlighetsflaggen. Överinspektör Jan Borgman vid Transportstyrelsen i Göteborg har stor tilltro till den nya sjöarbetskonventionen.

Man brukar tala om sjöfartens tre ben: solas, marpol och STCW som i tur och ordning reglerar säkerhet, miljö och behörigheter. Nu är ytterligare en stor konvention på väg att träda i kraft. Sjöarbetskonventionen, maritime labour convention (MLC), handlar om sjömäns arbetsmiljö, sociala villkor och anställningsförhållanden, och beskrivs som det fjärde benet som ska göra regelverket kring sjöfarten komplett.

– Oseriösa redare ska inte kunna konkurrera genom att ta ombord låglönebesättningar utan att ta sitt ansvar för enskilda sjömän. Internationellt kommer det här att på sikt få stor effekt, säger Jan Borgman som deltar i anpassningen till den nya konventionen på Transportstyrelsen.

Sjöarbetskonventionen är en diger lunta som sammanfogar 37 befintliga konventioner och ungefär lika många rekommendationer. Löner, sjukersättning, avlösningssystem, sjukvård, hyttstorlekar, kosthållning och utformning av mässar är bara axplock av allt det som omfattas. Blågula fartyg uppfyller redan de flesta av konventionens krav, men en del förändringar blir det även här. Läkarintyg för sjöfolk ska förnyas vartannat



Sjöarbetskonventionen kräver att det finns tillräckligt med mat av god kvalitet ombord.

år istället för vart fjärde som idag gäller i skärgårdsflottan, kollektivavtalen ska översättas till engelska och minimigränsen för takhöjder vid nybyggnationer kommer att öka. Dessutom ska den som lagar mat på fartyg med över tio mans besättning vara utbildad sjökock. På fartyg med färre i besättningen ska han eller

hon som sköter kosthållningen ha dokumenterade hygienkunskaper.

– Det kommer att krävas ett certifikat eller intyg som visar att man har genomgått en godkänd utbildning. Det innebär en tillbakagång till sjökocksutbildningarna i den mån de har försvunnit, säger Jan Borgman.

En annan förändring som kommer att märkas på svenska fartyg är att hyttinspektioner återinförs.

– Befälhavaren eller dennes representant ska inspektera hytterna och bostadsmiljön tillsammans med en facklig representant eller ett skyddsombud för att kontrollera att alla faciliteter är på plats och att standarden är acceptabel. Hyttinspektionerna togs bort i Sverige för ett antal

”Hyttinspektionerna togs bort i Sverige för ett antal år sedan därför att man ansåg dem vara integritetskränkande, men med MLC:n blir de åter ett krav.”

år sedan därför att man ansåg dem vara integritetskränkande, men med MLC:n blir de åter ett krav. Inspektionerna ska dokumenteras och vi kommer att göra stickprov och dokumentationskontroll, säger Jan Borgman.

Omfattar samtliga länder

När sjöarbetskonventionen träder i kraft kommer den att omfatta samtliga länder, även de som inte skrivit under. Det innebär att alla fartyg måste leva upp till konventionen.

– Meningen är att man inte ska kunna gömma sig bakom en bekvämlighetsflagg längre. Förhoppningen är att avarterna ska försvinna, som svartlistning av sjömän som kräver sina rättigheter eller att man tar betalt av sjömän för att förmedla jobb. Men det kommer att ta tid. Vi ser hur andra konventioner efterlevs och de har fått en mängd tillägg genom åren. Inget talar för att det blir annorlunda med den här, säger Jan Borgman.

Alla fartyg, oavsett storlek och fartområde, ska uppfylla konventionens krav. För dem på 500 brutto eller mer i internationell trafik (även Gotlandstrafiken inkluderad) kommer det att krävas ett MLC-certifikat som intygar att fartyget lever upp till konventionen. Certifikatet ska förnyas vart femte år med en mellanliggande besiktning. Ansvar för certifieringen ligger på flaggstaten och ska sedan kontrolleras i utländska hamnar i samband med hamnstatskontroller.

– Grundprincipen vid hamnstatskontrollen är att ett certifikat ska respekteras och man ska utgå från att det är korrekt. Men går man runt på fartyget och upptäcker att saker och ting inte står rätt till måste man gå vidare och undersöka omständigheterna, säger Jan Borgman.

Enligt konventionen blir Transportstyrelsen skyldig att följa upp eventuella

klagomål om missförhållanden ombord. Uppfattas kritiken som saklig måste myndigheten utreda bakomliggande orsaker.

– Det finns anledning att tro att det kan bli en hel del sådana ärenden här i norra Europa. Vi har en stark tradition av att lyssna till facken och det är troligt att sjömän från andra länder vet vart det kan löna sig att klaga, säger Jan Borgman.

Varje land måste också upprätta rutiner för hantering av klagomål. Problem ska lösas så lokalt som möjligt, i första hand med befälhavare och rederi. Lyckas inte det ska flaggstaten kontaktas liksom de ombordanställdas organisationer. När man ändå inte en lösning kan inspektören besluta om att lägga fartyget. Och tar redare och flaggstat inte sitt ansvar för besättningen är det landet som fartyget befinner sig i som är skyldig att agera för sjömännens bästa.

– Låt säga att ett rederi går i konkurs, dumpar fartyg och besättning i en svensk hamn och att flaggstaten inte gör något för att hjälpa sjömännen med mat, hemresor, läkarvård och så vidare. Då måste svenska staten träda in och se till att sjömännens rättigheter tillvaratas. Kostnader i samband med detta får länderna lösa på diplomatisk väg, säger Jan Borgman.

Om rederiet inte kan åtgärda en brist omgående, men lovar att göra det inom kort, kan fartyget släppas iväg med förbehåll om ny inspektion i nästa hamn.

– De fartyg som inte sköter sig kommer att få löpa gatlopp och till slut blir vi av med dem, i alla fall här i Nordeuropa. Om även Medelhavsländerna sätter åt klutarna kommer det att bli stor skillnad i hela Europa, säger Jan Borgman.

Stort försprång för svenska redare

För rederier och fartyg innebär konventionen initialt att man måste lägga upp ett system för kontroller och dokumentation. Enligt Jan Borgman har svenska redare ett stort försprång eftersom det system konventionen förespråkar liknar det som används vid systematiskt arbetsmiljöarbete.

– Vi är redan på banan med det här och när man väl lagt upp själva systemet är det en rullande process. Jag ser gärna att

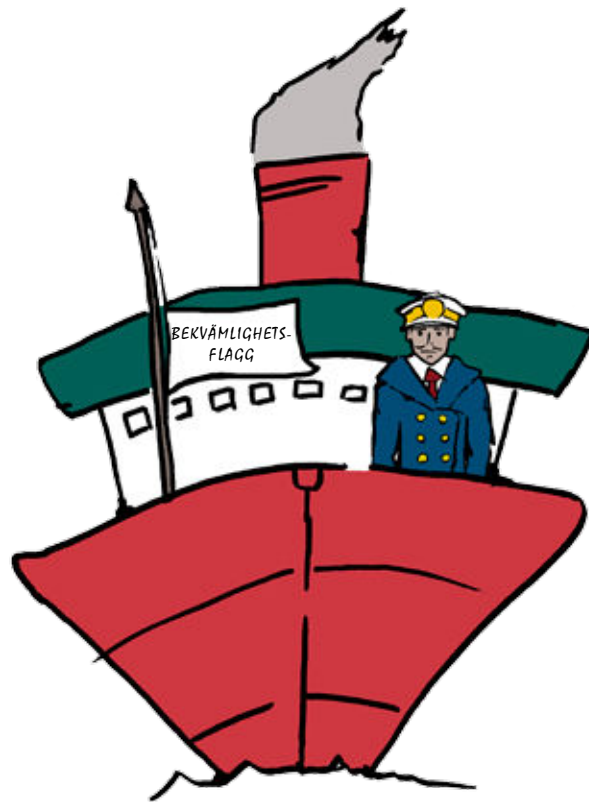


Illustration: Lupo Magnusson.

man lägger in det under ISM [international safety maritime code].

MLC är en ILO-konvention (International labour organization) och klubbades igenom 2006. Den träder i kraft ett år efter att 30 länder med 33 procent av världstonnaget skrivit under. Tonnagekravet är redan uppfyllt och i skrivande stund har 14 länder undertecknat. I Sverige pågår förberedelser inför en ratifiering som enligt näringsdepartementet planeras till hösten.

Linda Sundgren

Förändringar för svenska sjömän, redare och myndigheter

Nya krav på grund av sjöarbetskonventionen som idag inte är införlivad i svensk rätt:

- Krav på utbildning för fartygskockar
- Sjömän får rätt till akut tandvård
- Tiden för arbetsgivarens ansvar att bestrida kostnader för vård, kost och logi till följd av sjukdom förlängs
- Tiden för arbetsgivarens ansvar att betala sjuklön förlängs
- Ändringar görs i socialförsäkringsbalken
- Sjöarbetscertifikat och försäkrans överensstämmelse med sjöarbetskonventionen införs
- Sveriges skyldigheter i fråga om hamnstatskontrollera utvidgas

Källa: Transportstyrelsen

Rökning i hytten en känslig fråga

De rökfria utrymmena ombord blir allt fler. Många uppskattar de hårdare reglerna men rökförbud i hytter är fortfarande en känslig fråga.

Antalet nikotininister har minskat rejält det senaste decenniet, men fortfarande röker över en miljon svenskar dagligen. Sjömän är överrepresenterade. Enligt en hälsostudie från 2009 är 18 procent av männen och 33 procent av kvinnorna ombord rökare. Mest blossar kvinnor inom ekonomin där hela 40 procent är rökare. Det kan jämföras med befolkningen som helhet där tretton procent av kvinnorna och tolv procent av männen röker. Tillgång till billiga cigaretter kan vara en bidragande orsak till skillnaderna i rökvanor mellan sjömän och landanställda.

– Hos oss får personalen 15 procent rabatt på allt de köper, även cigaretter, säger Elinor Gerle, biträdande personalchef vid Stena Line. Egentligen är det lite motsägelsefullt att erbjuda billiga cigaretter eftersom vi samtidigt arbetar för att få folk att sluta röka.

Även på Furetanks fartyg erbjuds cigaretter i slabben. Men rederiets Sussi Löfgren, specialiserad inom hälsa, tror att mer än tillgång spelar roll för rökvanorna.

– När jag varit ombord och gjort hälsointervjuer på våra fartyg har en del av de filippinska sjömännen sagt att de bara röker när de är ombord. Hemma säger deras fruar åt dem att inte röka. Är man inte övertygad ickerökare tror jag att det är lätt att man röker på sjön där valet helt och hållet är ditt eget, säger hon.

På Furetanks fartyg är det bara tillåtet att röka i vissa avskilda rum. Brygga, hytter och mässar är helt rökfria. Även hos Stena Line har rökningen inskränkts och numera hänvisas den som vill tända en cigarett till inglasade kurer ute på däck. Men fortfarande röks det i personalhyt-

terna och det är svårt att få igenom ett förbud där, säger Elinor Gerle.

– Det här är en känslig fråga som vi diskuterat mycket. Vi tycker att det borde vara självklart med rökförbud, men facket säger nej.

Jens Ole Hansen är Seko sjöfolks representant i Stena Line. Han vill inte ha rökförbud i hytterna.

– Det blir mer och mer förbud mot både ena och det andra, men någon gång måste man ju acceptera att folk bor ombord. Jag förstår de som inte röker också, men då får rederiet ordna rökfria hytter till dem, säger han.

Något stöd i lagen för rökförbud i personalhytter finns inte, enligt Mikael Andersson på Transportstyrelsen.

– Man får helt enkelt vädja till det sunda förnuftet och hoppas att folk inte röker i hytterna, säger han.

Linda Sundgren



Foto: Klara Magnusson.

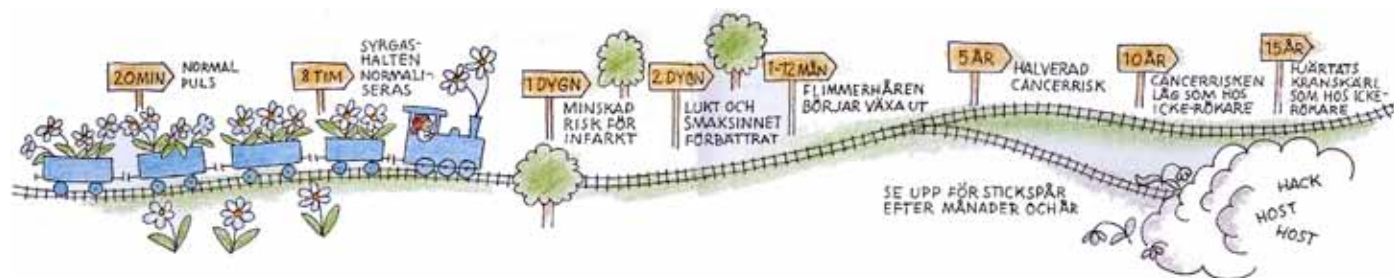
Hjälp hjälper

Tobaksrök innehåller mer än 4 000 ämnen varav ett 50-tal är cancerframkallande. Varje år dör runt 7 000 svenskar i förtid på grund av rökning. Mellan två och tre procent av landets rökare lyckas varje år sluta på egen hand. Med läkemedel fördubblas chanserna att bli rökfri och bland dem som även tar stöd av vårdcentralernas utbildade rökavvänjare eller Sluta-röka-linjen, lyckas 30–40 procent sluta. Den första tiden kan även rökavvänningsprodukter minska abstinensbesvär som irritation, huvudvärk och koncentrationssvårigheter.

- Nikotintuggummi. Bör tuggas långsamt för att undvika risk för illamående hicka eller halsbränna. Tuggummin kan vara svåra att använda om du har problem med tänderna eller använder tandprotes.
- Nikotinplåster. Det ger en jämn dos nikotin upp till 24 timmar.
- Tabletter. Kan sugas på eller läggas under tungan och varar 20-30 minuter. En bieffekt kan vara irritation i mun och hals.
- Inhalator. Ett cigarettliknande plastmunstycke som du laddar med nikotinampuller. För att få i dig nikotin motsvarande ett halsbloss får du suga flera gånger.
- Nässpray. Kan fås mot recept. Nikotinet sprayas i näsan och ger den snabbaste spridningen av nikotin i blodet. Nässprayen kan irritera näsans slemhinnor.
- Munspray. Det senaste tillskottet till gruppen nikotinläkemedel.

Källa: Vårdguiden.

Sluta-Röka-Linjen: 020-84 00 00 eller www.slutarokalinjen.org



Det finns mycket att vinna på att sluta röka, redan efter 20 minuter börjar kroppen återhämta sig. Illustration: Boehringer Ingelheim AB.

Säker sommar med goda förebilder

Sommaren står för dörren med löfte om solvarma semesterdagar och ett mer behagligt vardagstempo för många av oss. Den här tiden på året innebär också ett stort antal vikarier ute på fartygen, inte minst inom färjetrafiken. Enligt arbetsskadestatistiken är nyanställda en särskilt olycksdrabbad grupp och det är därför viktigt att ta extra god hand om säsongspersonalen.

Introduktionen är ett utmärkt tillfälle att presentera fartyget och göra nykomlingar uppmärksamma på de risker som kan finnas i arbetsmiljön. Och glöm inte bort att även "gamla" vikarier kan behöva uppdateras. Den som inte

varit ombord på ett tag har förmodligen hunnit glömma en del och ni har kanske också gjort förändringar ombord som behöver tas upp. Men minst lika viktigt är att som ordinarie personal vara en god förebild. Kanske är det läge att med extra kritiska ögon fundera över hur säkert man utför sina arbetsuppgifter.

Trevlig sommar!

Linda Sundgren/redaktör San-nytt



Arbetsmiljö och säkerhet i den europeiska transportsektorn

Europeiska arbetsmiljöbyråns riskcentrum (ERO) arbetar fortlöpande med att identifiera arbetsmiljörisiker, beskriva trender och förutse förändringar som påverkar arbetsmiljön på våra arbetsplatser. Den senaste rapporten från april i år har tema transport och tar en närmare titt på de utmaningar och risker som personalen inom järnvägs-, luft- och sjötransportsektorerna utsätts för. Bland de främsta fysiska arbetsmiljöriskerna som alla transportarbetare utsätts för märks bland annat exponering för buller och vibrationer, besvärliga arbetsställningar och hantering av farliga ämnen vid lasthantering, rengörings- och underhållsarbete.

Transportarbetare sägs också ha begränsade möjligheter till ergonomiska arbetsförhållanden och en sund livsstil och det behövs mer kunskap om arbetsmiljölagstiftning och bättre språkkunskaper för en arbetskraft med stor mångfald. För sjöfarten har man identifierat några specifika frågeställningar. Bland annat behandlas tillämpligheten av den europeiska arbetsmiljölagstiftningen när fartyg opereras under utländsk flagg. Rapporten framhåller att branschens kombination av fysikaliska, belastnings-ergonomiska och stressrelaterade risker, ovanliga arbetstider, arbete utanför hemorten och de strukturella förändringar som skett innebär en utmaning för övervakningen av arbetsmiljön och hur risker bäst ska förebyggas.

Avslutningsvis framhåller man vikten av att uppmärksamma arbetsförhållandena eftersom en säker arbetsplats innebär affärsmässiga fördelar såsom färre frånvarodagar, mindre skador på utrustning och gods och mer motiverad personal.

Rapporten i sin helhet finns att läsa eller ladda ned på www.osha.europa.eu/sv



Cecilia Österman/
Chalmers tekniska högskola

San-konferens

"Effektiv riskhantering – nyckeln till en säker sjöfart" är temat för årets SAN-konferens som äger rum den 20 oktober i Göteborg. Många intressanta föreläsare deltar så reservera dagen redan nu! Inbjudan och program skickas ut i slutet av augusti och kommer även att publiceras på Sans hemsida liksom i San-nytt.

Det är också dags att börja fundera över nomineringar till årets San-pris för goda arbetsmiljöinsatser. Förslag tas tacksamt emot av Eva Ohlsson på Sjöfartens arbetsgivarförbund, eva.ohlsson@transportgruppen.se

Ny utbildning

San har utvecklat en arbetsmiljöutbildning som bygger på innehållet i Arbetsmiljömanual för sjöfarten. Den vänder sig i första hand till ombordanställda, men alla som på något sätt sysslar med

arbetsmiljö till sjöss kan med fördel genomföra utbildningen. Utbildningen är interaktiv och kommer att finnas kostnadsfritt på Sans och Shipgaz hemsidor. Efter sommaren väntas den vara klar och kommer att presenteras på höstens San-konferens.

Reviderad manual

Den årliga revideringen av Arbetsmiljömanual för sjöfarten är klar och ligger på Sans hemsida, www.san-nytt.se. Där finns också information om hur du kan beställa pärmen.

Fond för arbetsmiljö

Fonden har till uppgift att främja utvecklingen inom arbetsmiljö- och företagshälsovård. Där kan man söka medel för forskning, utveckling och studieresor, främst utanför Sverige. Fonden delar även ut belöningar för särskilt värdefulla insatser för att minska risken för yrkesskador. För mer information kontakta info@forsakringsforeningen.se

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser och för ut viktiga budskap i branschen. Hela texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se. Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.



Olycka vid höghöjdsarbete

En besättningsmedlem hade klättrat upp i masten på ett fartyg och stod på en spridare (se bild) för att utföra ett arbete. Han bar en fallskyddssele som var CE-märkt och i gott skick men med bara en krok som fästpunkt.

Det var plusgrader ute men under natten hade det varit någon minusgrad. Det blåste kallt och is hade bildats på spridarna. Då besättningsmedlemmen skulle byta fästpunkt behövde han flytta kroken och kopplade därför loss selen. Plötsligt brast isbeläggningen på spridaren han stod på. Han halkade och föll åtta meter ned på däck varvid han ådrog sig frakturer på bäcken och underben. Transportstyrelsen vill uppmärksamma riskerna med arbete på hög höjd eftersom det kan resultera i allvarliga skador. Ombord behöver man arbeta efter dokumenterade rutiner för att förebygga olyckor.

Fallrisker ska bedömas inom ramen

för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Personlig skyddsutrustning, CE-märkt och anpassad efter arbetet, ska användas. En fallskyddssele med två fästpunkter, där det hade räckt med att lossa en i taget, kunde sannolikt ha förhindrat olyckan. Arbetet utfördes i en väderlek där det fanns risk för isbildning vilket förmodligen höjde risken för att halka avsevärt.

SFu dnr 06.05.02 2011-0148

Odeklarerat gods orsakade brandtillbud

Strax efter avgång med en färja upptäcktes rökutveckling från en trailer ombord. Trailern hade inte någon farlig last deklarerad och hade därför placerats som barriär mellan två fordon med farligt gods. Fartyget fick förtöja igen och räddningstjänsten tillkallades.

Under tiden sprutade man vatten på trailern. Last lossades så att man kunde ta iland trailern. Det visade sig att trailern var lastad med aluminiumslag som inte var deklarerad. Aluminiumslag kan utveckla vätgas tillsammans med vatten så det var egentligen ren tur att det dessutom inte inträffade en explosion.

SFu dnr 06.05.02 2011-0268

Mätning av radioaktivitet i japanska hamnar

Med anledning av tsunamin och den efterföljande skadan på kärnkraftverket i Fukushima, Japan, har myndigheterna där sedan 28 april påbörjat mätning av radioaktivitet på containrar och fartyg.

Viss ytterligare information kan man få på följande länk, http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_fr1_000041.html. Den som önskar vidare kontaktmöjligheter kan vända sig till utredningsenheten på Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

SFu

Skada på drev ledde till vatteninflöde

På resa i 27 knop mellan två kajer i Västsverige uppstod ett mekaniskt ljud på båten som var av RIB-typ (ridgid inflatable boat). Några sekunder senare smällde det till. Befälhavaren förstod att något



Trasigt knutkors.



Spräckt sköld.

hade hänt med drevet varvid han omedelbart drog ner varvtalet på de bägge maskinerna. Han kunde snabbt konstatera att det handlade om styrbords drev och lade därför styrbords motor i friläge. Larmet för hög vattennivå i maskinrummet gick omedelbart därefter och befälhavaren startade den elektriska läns-pumpen strax innan han inspekterade maskinrummet. Vid inspektionen kunde han konstatera att vatten flödade in i båten. För säkerhets skull valde befälhavaren att strandsätta båten på en närbelägen sandstrand. Från tiden för haveriet till strandsättningen hann befälhavaren larma 112 varvid sjöräddningen efter cirka 20 minuter kom till platsen med läns-pumpar. Därefter bogserades båten till reparationsvarv.

Trolig orsak till olyckan var att bälgen runt drevets drivaxel sedan en tid tillbaka varit skadad och vatten hade fått drivknuten att rosta. Vid det aktuella tillfället skar lagret i knutkorset och delar av detta slungades mot skölden som sprack varpå båten började ta in vatten. Det kan alltså noteras att det kan vara väl värt att kontrollera känsliga detaljer som gum-mibälgar.

SFu dnr 06.05.02 2010-3412

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: HEALTH



MLC - the beginning of the end for flags of convenience

We tend to talk about the three pillars of shipping: SOLAS, MARPOL and STCW, which regulate safety, the environment and qualifications in that order. Now another major convention is about to come into force. MLC, the Maritime Labour Convention, is about seafarers' working environment, social conditions and employment conditions, and is described as the fourth pillar that will make the regulation of shipping complete.

"We should not count on too much at the start, but basically this is the instrument that has been missing to get rid of flags of convenience," says Chief Inspector Jan Borgman at the Transport Agency in Göteborg. Unscrupulous shipping operators will not be able to compete by taking on low-pay crews anymore, but will have to take responsibility for individual sailors. Internationally, this will have a major impact in the long-term.

The MLC is a weighty tome that combines 37 existing conventions and about the same number of recommendations. Salaries, sick leave, relief systems, health care, cabin sizes, diets and design of messes are just few examples of the topics covered. One change that will be noticed on Swedish ships is that cabin inspections will be reintroduced.

"The captain or his representative must inspect the cabins and living environment onboard along with a union representative or a safety officer to ensure that all facilities are in place and that the standard is acceptable," says Jan Borgman.

When MLC enters into force it will cover all countries, even those who have not signed the Convention. This means that all ships must comply with the Convention, regardless of whether the flag state has ratified it or not.

"The idea is that you can't hide behind a flag of convenience anymore; the same requirements will apply to everyone. It is hoped that the abuses which currently exist in shipping will disappear, such as blacklisting seafarers who demand their rights or charging the sailors for brokering their jobs," says Jan Borgman.

Ships of 500 tonnes gross or more in international traffic will require an MLC certificate, verifying that the ship lives up to the convention. The certificate must be renewed every five years with an intermediate inspection. Responsibility for certification lies with the flag state and will be checked in foreign ports during the port state controls.

"The basic principle of port state control is that a certificate must be respected and it is assumed that it is correct. But if you walk around the ship and discover that things are not right, you have to move forward and examine the facts," says Jan Borgman.

Under the new convention the Transport Agency will be required to follow up any complaints about misconduct onboard that may be received by the authority. Complaints may be submitted by anyone.

"There is reason to believe that there may be a great many such cases here in northern Europe. We have a strong tradition of listening to the unions, and it is likely that sailors from other countries know where it may be worthwhile to complain," says Jan Borgman.

The aim shall be to solve problems as locally as possible, and firstly with the captain and the shipping company. If that is unsuccessful, the flag state as well as the seafarers' organizations are contacted. If these efforts do not produce a solution, the inspector may decide to ground the ship until the problems are solved. If ship owners and flag states do not take responsibility, it is the country where the vessel is moored that is required to act in the best interests of the seafarers.

"Let's say that the shipping company

goes bankrupt, dumps the vessel and crew in a Swedish port and the flag state does not do anything to help sailors with food, return flights, medical care and so on. Then the Swedish government must step in and ensure that seafarers' rights are safeguarded," says Jan Borgman.

MLC is an ILO convention (International Labour Organization) and was pushed through in 2006. It comes into force one year after 30 countries with at least 33% of the world's merchant tonnage have signed it. The tonnage rate is already fulfilled and to date, 14 countries have ratified it.

Smoking in cabins a sensitive issue

The number of smokers has shrunk dramatically over the past decade, but still more than one million people smoke daily. Seafarers are over-represented. According to a health survey from 2009, 18% of men and 33% of women smoke onboard. The highest proportion are women working in service, where as many as 40% are smokers. That compares with 13% of women and 12% of men in the Swedish population as a whole.

Easy access to cheap cigarettes may be a contributing factor to differences in smoking habits between seafarers and shore staff. For example, on Furetank vessels the crew are only allowed to smoke in certain designated rooms. The bridge, cabins and messes are completely non-smoking. At Stena Line, too, smoking has decreased and now anyone who wants to light a cigarette must go to a glass-enclosed shelter out on the deck. But crewmembers still smoke in their staff cabins, and it is difficult to push through a ban there.



Säkrare landgång belönas

Med hjälp av en vagn fäst i relingen slipper besättningen på M/T Tellus att med handkraft dra landgången i rätt läge. Överstyrman Per Axelsson är en av upphovsmännen bakom den sinnrika konstruktionen som i maj belönades av Sjömanshusstiftelsen.

När tankfartyget M/T Tellus började gå i charter på småhamnar längs den norska kusten uppstod problem. En del kajer passade inte fartyget med mycket rördragningar och byggen där landgången skulle läggas. Däckskranen, placerad mitt på fartyget, nådde inte tillräckligt långt för att kunna lägga landgången där kajytan var friare.

– Vi fick lägga landgången tidigt och sedan flytta den för hand. Vi tog en ända i taget och sicksackade oss fram tills den låg på plats. Det var väldigt tungt med risk för klämskador och onda ryggar, och det behövdes tre fyra man på båten och ett par på kajen för att göra detta, säger Per Axelsson.

Per och kollegan, David Gutierrez, då befälhavare på Tellus, började fundera över om det gick att undvika de tunga och farliga momenten vid landgångsläggningen. Lösningen blev två hjulförsedda landgångsvagnar. Den ena monteras på relingen och skjuts fram och tillbaka i önskat läge medan den andra är en träkonstruktion som dras på kajen i synk med relingsvagnen.

– Det räcker med två man, en på kajen och en ombord, för att göra det här och skaderisken har minskat betydligt. Den blev klar i juni förra året och vi använder den ungefär varannan månad, säger Per.

Relingsvagnen är en stålkonstruktion som förvaras i ett förråd på däck. Den är ganska tung men kan lyftas på plats med mankraft eller med däckskranen. Trävagnen som dras på kajen är tillräckligt lätt för att bäras iland.

– Antingen får man ha någon på kaj som står och tar emot eller så tar någon den under armen och klättrar nerför lotslejdaren, säger Per.

Den fjärde maj belönades Per Axelsson och David Gutierrez med 20 000 kronor vid Sjömanshusstiftelsens årliga belöningsdag som i år hölls i Sjörednings-sällskapet hus i Göteborg. Att skicka in bidraget till stiftelsen var Davids idé,



Två hjulförsedda landgångsvagnar underlättar arbetet på tankfartyget M/T Tellus.

men Per säger att de flesta uppfinningar som görs aldrig anmäls till stiftelsen.

– När vi pratade om detta ombord kunde vi räkna till i alla fall ett tiotal grejer som olika personer kommit på och som vi hade kunnat skicka in. Varför det inte blir av vet jag inte, kanske handlar det om lättja.

Född in i sjöfarten

Med både morfar och farfar som fiskare är Per så gott som född in i sjöfarten. Som liten var han ofta med ut på båtarna och efter nian började han fiska på heltid. Men efter att ha läst vidare till befäl bytte han spår till handelsflottan och under ett år på nittioalet var han själv redare för bulk- och tankrederiet, Krabbeskär, tillsammans med sin far och en annan familj.

– Det har nog gett en lite förståelse för dem i den andra änden också. Man vet att det inte bara är att dra på spenderbyxor och beställa grejer, man måste tänka på ekonomin också.

I slutet av nittioalet började Per i dåvarande Brevik, sedermera Sirius. Och med villa, trädgård och barn ser han fördelar med att vara anställd.

– När jag gjort mina fyra veckor åker jag hem och kan vara med barnen och snickra på huset. När vi hade Krabbeskär jobbade vi först ombord och sedan fick man ta tag i allt det andra på kontoret



Per Axelsson

Ålder: 38

Familj: Fru. Fyra barn, 4, 4, 11 och 16.

Bor: Villa i Fiskebäck i Göteborg.

Tjänst: Överstyrman M/T Tellus, Sirius rederi.

Aktuell: Belönades med 20 000 kronor av Stiftelsen Sveriges sjömanshus för sin uppfinning med relingsvagn för landgång. Priset delade han med befälhavare David Gutierrez.

Bakgrund: Började som fiskare efter grundskolan. Läste till skeppare för att sedan starta eget rederi, Krabbeskär, tillsammans med sin far och ytterligare en familj 1997. Därefter läste han till kapten och började 1999 som styrman hos dåvarande Brevik. När rederiet övertogs av Sirius 1998 valde han att följa med i flytten.

när man kom hem. Men jag trivs med friheten och variationen till sjöss. Jag har ett jättebra jobb.

Linda Sundgren

Möt Sans ledamöter

Vi har i ett antal nummer presenterat ledamöterna i Sans styrelse och här möter du ytterligare tre. Sjöfartens arbetsmiljönämnd är ett samarbetsorgan mellan fack och arbetsgivare och bildades 1955. Nämnden har åtta ordinarie ledamöter samt tre adjungerade, alla med specialkunskap om arbetsmiljö till sjöss. Du kan också läsa mer om San:s arbete på www.san-nytt.se

Jan Arvidsson, ordinarie ledamot

Efter flera år som skyddsingenjör inom företagshälsovården började Jan 1999 hos Transportgruppen, en branscharbetsgivareorganisation inom Svenskt näringsliv. Där arbetar han framför allt med rådgivning om arbetsmiljö till chefer och arbetsledare inom gods- och persontransporter, däribland sjöfarten genom Sjöfartens arbetsgivareförbund. Sedan 2007 är Jan ledamot i San. Han tycker att nämnden är en bra plattform för parterna att mötas och samarbeta kring arbetsmiljöfrågor. Att han i det dagliga arbetet på Transportgruppen jobbar med flera olika branscher ser



han som en stor fördel eftersom det ger möjlighet att sprida goda idéer och erfarenheter mellan transportslagen.

Johan Marzelius, ordinarie ledamot

Till vardags jobbar Johan med arbetsmiljöfrågor på Sjöbefälsförbundets (SBF) Göteborgskontor. Han är sjökapten i botten och tjänstgjorde som styrman på skolsegelfartyg i ett par år innan han 2004 gick iland och började arbeta fackligt.

I början av sin sjöfartskarriär tjänstgjorde han i manskapsbefattningar under nästan tio år. Samma år som Johan började hos SBF blev han suppleant i San:s styrelse. Från första februari i år är han ordinarie ledamot för Sveriges fartygsbefälsförening (SFBF).



Det blev möjligt sedan de båda befälsfacken inlett ett samarbete för att på sikt bilda ett enat förbund.

Lennart Karlsson, adjungerad

Som chef vid sjösäkerhetssektionen och ordförande i Försvarmaktens Fartygsmiljönämnd arbetar Lennart med sjösäkerhets- och arbetsmiljöfrågor ombord. Försvarmakten har flera fartyg i beställning med en ny ubåtserie, ett signalspaningsfartyg och två större stödfartyg och Lennart försöker se till att arbetsmiljön tillvaratas i utformningen av de nya fartygen. Sedan något år tillbaka är han adjungerad i San:s styrelse. Han konstaterar att marinen och handelssjöfarten står inför flera likartade problem



såsom buller, arbetsskador och trötthet och att man har mycket att lära av varandra.

~ I KORTHET ~

Farliga kemikalier i omärkta containrar

Stora mängder kolväten, ammoniak, metanol och kolmonoxid hittades då 101 slumpmässigt utvalda containrar granskades i Göteborgs hamn. Dessutom hittades rester av bekämpningsmedlet karbonylsulfid i en omärkt container.

– Vi fann ett stort antal kemikalier som härrör från själva lasten och som i några fall låg över eller betydligt över de svenska korttidsvärdena, säger Urban Svedberg, yrkeshygieniker vid arbets- och miljömedicin på Sundsvalls sjukhus till tidningen Arbetsliv.

Väpnade vakter ombord

Regeringen snabbtredde möjligheten för svenska redare att anlita väpnade vakter ombord på fartyg i pirathärjade vatten. Frågan har aktualiserats sedan Redareförbundet vänt sig till näringsdepartementet i början av året med frågor om möjligheten att hyra in beväpnad personal. Flera andra länder, däribland Norge och Danmark, har redan sagt ja till vapenskydd ombord. Sista juni ska regeringen presentera sin rapport.

Arbetsmiljö som skolämne

Regeringen planerar att införa arbetsmiljö- och arbetsmarknadskunskap som skolämne. Det meddelade arbetsmarknadsminister Hillevi Engström vid Världsdagen för arbetsmiljö, enligt Arbetsmiljöverket.



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: Lars Andersson, SARF

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

Redaktionskommitté:
Johan Marzelius, SFBF
Mikael Huss, SBF
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2011