



San-Nytt

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfarten.

www.san-nytt.se

Nr. 3
2022

Årgång 47

Återhämtning

Lotsning – precisionsuppdrag under press

Att manövrera okända fartyg genom grynniga skärgårdar och trånga passager kräver koncentration och sinnesnärvaro. Men oregelbundna hamnanlöp, schemaändringar och störd sömnrhyth kan göra det svårt att som lots få tillräckligt med vila mellan uppdragen.

Text och foto: **Linda Sundgren**

→ – Mr pilot, when you are ready, go to work, säger befälhavare Mikael Palmros efter att han tagit det eleganta kryssningsfartyget Azamara Pursuit ut från kajen i Frihamnen i Stockholm.

– I'm ready, bekräftar lotsen Adam Kaijser som står redo vid radarn med sitt elektroniska sjökort i paddan bredvid sig.

– Pilot ready, pilot in charge, bekräftar Mikael Palmros.

Adam tar över. Han ger order till rorsman som upprepar det som sägs för att sedan utföra manövrarna. Vid ventilerna står uttiken med blicken fäst framåt och kikaren i handen; flera styrmän med olika funktioner rör sig på bryggan. Att någon av befälen ombord tar fartyget ut från kajen och därefter lämnar över navigeringen till lotsen, är gängse rutin vid lotsningar i Stockholm. Men Mikael Palmros berättar att han sällan lämnar över ansvaret till lotsen på det sätt som sker nu.

– Det handlar om förtroende, och jag ger ingenting till en lots som jag inte litar på, säger han. Vi går jorden runt och det är bara på ett fåtal platser i världen som jag lämnar över fartyget till lotsen. Stockholm är en av dem. Men även i de fall som vi navigerar själva är lotsarna ett stöd för oss. Vi kanske kan fartyget bättre, men

lotsarna kan de lokala förhållandena. Vi har ingen möjlighet att kunna alla detaljer i varje farled.

Det är en av de allra sista

dagarna i augusti.

Solen skinner och en måttlig vind ligger på från

norr när vi lämnar kajen vid sextiden på kvällen. Snart anländer en grupp passagerare till bryggan tillsammans med serverings-

personal med champagne och snittar på silverfärgade bricker. Kaptenen berättar att de tillhör en grupp vip-gäster som reser jorden runt med fartyget, en resa på drygt 180 dagar, som bjudits upp till bryggan för att få uppleva något annorlunda. Gästerna håller sig vid soffgruppen på babordssidan för att inte störa manövreringen och deras närvaro är inget som bekommer Adam Kaijser.

– Nej, det stör inte mig. Jag har fullt fokus på det jag gör, säger han.

Att ta fartyget genom skärgården och ut till lots-

platsen norr om Kapellskär där båtmännen ska möta upp, tar ungefär fem timmar. Den första timmen ansvarar Adam Kaijser →

99 Det handlar om förtroende, och jag ger ingenting till en lots som jag inte litar på.



Lotsarna Adam Kaijser (th), Rolf Svansson och Johnnie Wiklund (bakre ledet) tillsammans med rorsman och befäl på bryggan.

Tema: Lotsning

sidan 1:

Lotsning – precisionsuppdrag under press

sidan 3:

Säker bordning ska öka tryggheten för lotsar

sidan 4:

San-sidan

sidan 4:

Utblick

sidan 5:

San-konferensen

sidan 6:

English summary

sidan 7:

Profilen: Jimmy Eriksson

sidan 8:

Uppdagade brister när lastägare inspekterar fartyg

sidan 8:

I korthet



Johnnie Wiklund inväntar rätt tillfälle att klättra ner för lejdaren till lotsbåten som håller jämn fart med fartyget.



Lyxkryssaren Azamara Pursuit går i trafik jorden runt och tar nya lotsar i varje hamn.

→ för navigeringen. Därefter lämnar han över till lotskollegan Rolf Svanström som tar påföljande timme innan de byts av igen. Eftersom Azamara Pursuit är under 200 meter behövs det vanligtvis bara en lots. Men i kväll har fartyget fått dispens att avgå en timme senare än hon skulle. Därmed kommer det hinna bli mörkt innan lotsen lämnar och då krävs det två lotsar. I dag är dessutom ytterligare en lots med, Johnnie Wiklund, för att underlätta San-Nytts reportage. Men de flesta lotsningar genom Stockholms skärgård sker med endast en lots ombord, och att hålla koncentrationen uppe under hela resan är krävande.

– När man väl jobbar är man så fokuserad att man inte tänker på så mycket annat, säger Rolf Svanström. Men det brukar komma efteråt. Jag kommer ihåg en lotsning i dimma som var riktigt utmanande. Jag och kollegan, som hade fartyget strax bakom, var alldeles fnissiga i lotsbåten efter att vi hade avslutat våra lotsuppdrag.

Rolf Svanström vänder sig till Johnnie Wiklund.

– Har du inte upplevt det, någon gång? Frågar han.

– Jo absolut. Det är adrenalin. Man kan känna sig hur pigg som helst när man är ombord, men tvärsomnar så fort man sätter sig i taxin hem.

Lotsarna säger att det är nödvändigt att vara någorlunda utvilad för att orka hålla koncentrationen under en lotsning. Grundregeln är nio timmars vila per dygn, helst sammanhängande, men vilan kan bli både kortare och uppdelad vilket påverkar återhämtningen. Oregelbundenheten i fartygstrafiken stör ock-

så sömnrytmen och gör att det ibland är svårt att somna, berättar dem.

– Man måste ha en jäkla disciplin och vara förutseende och hälsosam, då går det oftast hyfsat, säger Johnnie Wiklund. Det svåra är att veta när man kan sova. Vågar jag sova ut i morgon bitti? Eller ska jag ställa klockan tidigt för att kunna sova i morgon kväll istället? Ibland lyckas man få till det som man har tänkt, men så blir det ändringar i schemat som gör att det spricker ändå. Då blir man inte glad.

Rolf Svanström nickar instämmande.
– Många lotsar har sömnproblem, men frågar man om det har med jobbet att göra svarar de flesta att 'Nej, nej, så är det inte'. Det finns fortfarande lite machokultur bland lotsar, som gör att man inte alltid vill säga som det är. Jag har själv sömnproblem som en direkt följd av jobbet och jag måste sköta mig enormt väl för att orka. Att inte vara alert under en lotsning är en mardröm, säger han och fortsätter.

– Är man för trött måste man säga ifrån sig uppdraget, men att hoppa av ett uppdrag innebär att alla andra lotsar påverkas. Hela planeringen ändras då vi oftast arbetar med rak turordning på uppdraget.

Lotsarna jobbar en vecka och är lediga en vecka. Under arbetsveckorna kan de själva välja var de ska vila någonstans.

– Vi har rätt att sova hemma om vi vill, men det är inte alltid det mest optimala. Är det långt hem och man dessutom har en familj som måste ta hänsyn till någon som går och lägger sig klockan åtta en lördagskväll, kan det vara bättre att sova på lotsstationen eller

Är man för trött måste man säga ifrån sig uppdraget, men att hoppa av ett uppdrag innebär att alla andra lotsar påverkas.

ta in på hotell. Det handlar om att få så mycket sömn som möjligt innan nästa fartyg, säger Johnnie Wiklund.

Fartyget fortsätter genom skärgården, förbi Resarö, Ljusterö och Furusund. Vädret slår om. Mörkret faller, vinden tilltar i styrka och det börjar regna. När det är dags att lämna fartyget är det becks svart ute och sjövattnet piskar upp över lotsbåten som häver och sänker sig i takt med vågorna. Att det endast är några få steg på lejdaren ner till lotsbåten underlättar embarceringen betydligt, men så är inte alltid fallet. Bordning och embarcering tillhör de stora riskmomenten i lotsyrket, något som ibland förvärras av problem med lotsledarna. I en studie som brittiska brittiska Maritime Insight publicerade 2020 hade 194 ärenden om bristande lotsledare rapporterats till Chirp Maritime under 2019. De vanligaste bristerna var fel på schaklar eller andra fästen (34 procent) samt lösa, trasiga eller ojämna steg (26 procent). Av de drygt 30 000 lotsningar som genomförs i Sverige varje år bedömer Patrik Wikand, mästerlots i Göteborg och ordförande i Svenska lotsförbundet, att det finns brister i lejdarsystemen cirka 15 procent av gångerna. Ibland inträffar det också olyckor på grund av lotsledare som inte håller måttet. Rolf Svanström var själv med om en allvarlig incident för några år sedan på grund av en lotsledare i dåligt skick.

– Klockan var två, tre på natten och jag var på väg upp för lejdaren när ett steg plötsligt gick sönder. Jag var nära att falla, men fick fäste på steget under och lyckades klamma mig fast. När jag berättade för kaptenen på fartyget vad som hade hänt märktes det på hans reaktion att han inte tyckte att det var någon stor sak vilket är anmärkningsvärt.

Johnnie Wiklund säger att de flesta lotsledare på fartygen som kommer till Stockholm är i ganska bra i skick. Men även om det inte är något fel på lejdaren är det ändå ett riskfyllt moment att klättra upp eller ner i en repstege längs en fartygssida.

– Det är rätt intressant att vi trots all teknikutveckling fortfarande klänger i lotsledare som ser likadana ut som de gjorde på 1700-talet, säger han. På lotsar pratar högt om det, men jag vet att det finns de som slutat på grund av skrällen för lotsledarna. ●

Säkerhetsprojekt

Säker bordning ska öka tryggheten för lotsar

Hos Sjöfartsverket pågår projektet **Säker bordning** som handlar om att höja säkerheten för landets lotsar. Projektet omfattar sådant som personlig utrustning och undsättning av nödställda och kan komma att mynna ut i såväl nya arbetsrutiner som förändringar i lotsarnas och båtmännens utbildning.

Text och foto: **Linda Sundgren**

→ Projektet **Säker bordning** pågår sedan förra våren. Syftet är att höja säkerheten i lotsyrket och minska risken för olyckor och skador. Rolf Svanström är lots i Stockholm sedan åtta år och deltar i projektets arbetsgrupp.

– Säkerhet är en ständigt aktuell fråga för oss lotsar och något vi arbetar med hela tiden, säger han. Vi klättrar upp på fartygen på lotsledjare och om fartygssidan går inåt hänger man nästan fritt i luften vilket inte är okej. Med det här projektet vill vi sätta spottlighten på de risker som finns i yrket och sprida kunskap, både internt och externt.

Projektet omfattar fyra sakområden: personlig utrustning, rutiner, undsättning vid man över bord samt bordning med helikopter. Inom området personlig utrustning tittar projektgruppen närmare på den utrustning som används i dag och om det behöver tillföras något som exempelvis hjälm, varselkläder eller överlevnadsdräkt. Men innan det kan bli aktuellt med nya utrustningskrav måste konsekvenserna av varje förändring analyseras noga.

– Någon form av överlevnadsdräkt kan göra att man klarar sig längre om man hamnar i vattnet. Men frågan är när dräkten i så fall ska användas? Och hur fungerar den tillsammans med flytvästen? Det finns många aspekter att ta hänsyn till, säger Rolf Svanström.

När det gäller att ta fram nya arbetsrutiner är en av utmaningarna de olikheter som finns mellan lotsområden och som gör att det kan vara svårt att enas kring gemensamma arbetssätt. Samtidigt skapar projektet möjligheter att lära av varandra, något som i sin tur kan bidra till bättre rutiner överlag.

– Det ser vi bara här i Stockholmsområdet där förutsättningarna skiljer sig en del mellan våra lotsstationer. Lotsbåtarna ser lite olika ut och det finns geografiska skillnader



Besättningen kontrollerar att lotsledjaren håller för belastning innan lotsen klättrar upp.

som gör att det inte alltid går att göra på samma sätt, säger Rolf Svanström.

I projektet ingår även att förbättra möjligheterna till undsättning om någon hamnar i vattnet. Arbetsgruppen inventerar den räddningsutrustning som finns i lotsbåtarna,

tar reda på hur man övar man över bord-situationer och hur vädret påverkar räddningsarbetet.

– Blåser det på ett visst sätt kanske det helt enkelt inte går att få upp en människa ur vattnet. Då är

frågan om vi verkligen ska borda under sådana väderförhållanden, säger Rolf Svanström.

Att neka ett fartyg tillträde på grund av vädret eller andra omständigheter sker ibland, men det är ett stort beslut som kan få omfattande konsekvenser.

– Det är den enskilde lotsen som ska fatta beslutet, och det finns alltid ett hidden pressure på lotsen. Har du ett kryssningsfartyg med 3 – 4 000 passagerare som ska in till Stockholm är det en massa människor som påverkas om du säger nej. Inte bara dem ombord utan också bussbolagen, hamnen och andra, säger Rolf Svanström.

Att säga nej är ibland nödvändigt, menar Rolf Svanström, som tror att det egentligen



Rolf Svanström

borde ske oftare.

– Det finns en gammal säkerhetskultur bland lotsar som delvis lever kvar. I ett lotsområde jag besökte sa man att 'Vi har aldrig sagt nej till att ta in ett fartyg'.

Det är helt förkastligt, vi måste få stopp på den kulturen. Det som är coolt är att våga säga ifrån när omständigheterna kräver det.

Det fjärde sakområdet inom projektet är den som rör bordning med helikopter. I Sverige är det ovanligt att lotsar körs ut till fartygen med helikopter, även om det förekommer.

– De gånger vi använder helikopter beror det på att fartyget är olämpligt att borda med båt. Oftast handlar det om fartyg som har en avbärarlist som riskerar att slå sönder lotsbåten när den lägger sig intill skrovsidan. De här fartygen är inte så många, men de finns, säger Rolf Svanström.

Nu går projektet **Säker lotsning** in i nästa fas där resultaten från utredningen ska spridas, både inom och utanför den egna organisationen. Därefter är det tänkt att den kunskapen ska införlivas i den ett-åriga grundutbildning som blivande lotsar genomför och diskuteras på arbetsplatsträffar där alla inblandade är med. ●

San har ordet

Hallå alla forskare på arbetsmiljöområdet!

→ Att energiomställningen inom sjöfarten är viktig är nog alla medvetna om mot bakgrund av Europas energiproblematik och de fastställda klimatmålen. Det duggar tätt med forskningsprojekt på området varav många är av mycket teknisk natur vilket är förstärkt mot bakgrund av att de ganska komplicerade utmaningar som sjöfartsbranschen står inför. Rederierna, i sin tur, framhåller gärna deras arbete med hållbarhet och resiliens men även det handlar till stora delar om energiomställningen.

I alla dessa hållbarhetsdiskussioner har fokuset på människan och arbetsmiljön kommit lite i skymundan. Detta är något jag tycker återspeglas i forskningen och jag upplever att antalet förarbeten och forskningsansökningar på området minskat de senaste åren. De få forskare som är framstående på området är ofta redan upptagna i projekt samtidigt som vi ser ett växande behov av mer forskning inom arbetsmiljöområdet. Det är genom forskningen vi bygger ny kunskap



Pelle Andersson

vanligtvis ägnar sig åt sjöfartsforskning för att de ska få upp ögonen för vår bransch - och då gärna arbetsmiljön. Frågor att forska på inom arbetsmiljöområdet råder det inte brist på. Det finns även ett flertal ställen att ansöka om ekonomiska forskningsmedel ifrån som exempelvis Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Lighthouse och AFA Försäkring. Förhoppningsvis kan vi få fler forskare att intressera sig för arbetsmiljöforskningen i sjöfarten framöver. Och om någon redan i dag sitter håller på en idé eller förstudie tveka inte att skicka in era ansökningar!

Pelle Andersson/Seko sjöfolk

som kan förmedlas till elever och studenter och som kan komma ombordanställda och rederier till nytta. Kanske kan en del av lösningen vara att nå ut till andra universitet och institut än de som

Utblick

Fartyg fast i ukrainska hamnar

Kriget i Ukraina påverkar sjöfarten och ombordanställda på en rad olika sätt. Bland annat blev runt 2 000 sjömän på 94 fartyg fast ombord på fartyg i ukrainska hamnar när Ryssland gick till anfall den 24 februari. Det rapporterar IMO (International maritime organization) på sin webbplats. Tio fartyg kunde sedan lämna landet och i slutet av juli fanns

84 fartyg med runt 450 sjömän ombord kvar i hamnarna. Flera fartyg har anställt lokala "ship keepers" för att ersätta den ordinarie besättningen. Andra fartyg har lagts upp, utan någon besättning kvar ombord alls, medan besättningen på vissa fartyg valt att stanna kvar.

I slutet av sommaren gjordes en överenskommelse om

fri lejd för fartyg som lastar spannmål för transporter inom det så kallade Black Sea grain initiative. Den första augusti lämnade det första bulkfartyget hamnen i Odessa lastat med majs. Enligt uppgifter på tv4:s webbplats har tolv fartyg lämnat Ukraina sedan överenskommelsen om att upprätta en maritim korridor för spannmålsfartyg.

”Oregelbunden skiftgång är bland det värsta man kan ha.”

Stockholmslotsen Johnnie Wiklund om lotsars oregelbundna arbetstider.

San informerar

ÄNDRINGAR I TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER

Arbetsmiljöverket har beslutat om nya föreskrifter gällande arbetsplatsens utformning (AFS 2020:1). Dessa ersatte den 1 januari 2021 AFS 2009:2. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg har ändrats genom föreskriften TSFS 2022:12 som trädde i kraft den 1 april 2022. Ändringarna innebär att hänvisningarna till föreskrifterna om arbetsplatsens utformning justeras samt att hänvisning till vissa äldre föreskrifter vars innehåll flyttats över till AFS 2020:1 utgår.

Därtill har Arbetsmiljöverket beslutat om en ny föreskrift om arbetsanpassning (AFS 2020:5) som ersätter den tidigare föreskriften om arbetsanpassning och rehabilitering (AFS 1994:1). Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart har ändrats genom föreskriften TSFS 2022:63, som träder i kraft den 1 juli 2022. Avsikten är att ändra hänvisningarna till föreskrifterna om arbetsplatsens utformning till att avse AFS 2020:1. De nya föreskrifterna finns i föreskriftdatabasen på Transportstyrelsens webbplats.



Beställ via hemsidan: san-nytt.se

Underlätta arbetsmiljöarbetet med San!

ARBETSMILJÖBLOCK
Arbetsmiljöblocket hjälper till i det dagliga systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. När olyckan är framme eller brister uppdrag tar du enkelt fram blocket och gör en notering. Det är litet och behändigt och får lätt plats i fickan på arbetskläder.

ARBETSMILJÖUTBILDNING
Bättre arbetsmiljö till sjöss är en interaktiv utbildning. Den vänder sig i första hand till dig som arbetar ombord på svensktflaggade fartyg, men alla som är involverade i arbetsmiljöarbete på fartyg kan med fördel genomföra utbildningen. Innehållet är baserat på Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten.

ARBETSMILJÖHANDBOKEN
Med handbokens 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. Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten finns digitalt eller att ladda ner som pdf på SAN:s hemsida.

SAN-konferens 26 oktober 2022

Clarion Hotel Post, Göteborg

➔ Bättre arbetsmiljö med systematik och samverkan, är temat för årets San-konferens. Deltagandet är kostnadsfritt och vi bjuder också på lunch och middag. Hjärtligt välkommen!

Bättre arbetsmiljö med systematik och samverkan

09.00	Registrering med kaffe och fralla	
09.30	Inledning	Annika Nordin , Ordförande, Sjöfartens arbetsmiljönämnd
	Utdelning av SAN-priset	
10.00	Samverkan och dess rättsliga rötter	Maria Steinberg , Docent i arbetsmiljörätt
10.55	Paus	
11.00	forts. Samverkan och dess rättsliga rötter	
12.00	Lunch	
13.00	Genom samverkan gör vi skillnad	Jeanette Ganesjö och Ola Bengtsson , Tallink Silja
13.30	Hur säkerställer Hallands hamnar Samverkan med sjöfarten?	Ulf Rosén och Thomas Andersson , Hallands hamnar
14.20	Paus	
14.30	Samverkan och ägandeskap	Peter Boström , Nobina
15.00	Fika	
15.30	Säker bordning	Rolf Svanström och Lars Axvi , Sjöfartsverket
16.00	Samverkan för bättre arbetsmiljö – Summering av dagen	Cecilia Österman och Pelle Andersson , Sjöfartens arbetsmiljönämnd
16.45	Middag	



Scanna QR-koden för att anmäla dig!
Eller gå in på san-nytt.se
Observera att endast en anmälan per person gäller.



Theme: Piloting

Piloting requires precision under stress

Manoeuvring unknown ships through shallow archipelagos and narrow passages needs a lot of concentration and presence of mind. All the irregular arrivals, changes in schedules and disturbed sleep rhythms can make it difficult for pilots to get enough rest between jobs.

A pilot from Stockholm, Adam Kaijser, gives orders to the helmsman who repeats the orders and then carries out the manoeuvres. The lookout is standing by the vents looking to the fore with binoculars in his hands, and several mates with different jobs are on the bridge. It is one of the last days in August. The sun is shining and there is a moderate wind from the north when we leave the quay-side at six in the evening but even when the weather is fine, piloting always requires your full concentration, explains Johnnie Wiklund, another pilot.

“You have to be really discipli-

ned, healthy and anticipate events, then it usually goes well,” says Johnnie Wiklund. “The hard part is knowing when you can sleep. Dare I sleep in late tomorrow morning, or should I set the alarm early and sleep tomorrow night instead? Sometimes you manage to do what you planned, but then the schedule is changed so things go pear-shaped anyway. That doesn’t exactly put you in a good mood.”

His colleague, Rolf Svanström, nods in agreement.

“Many pilots have sleep problems, but if you ask them if it is connected with work, most say, ‘No, no, it’s not an issue’. There’s still a bit of a macho culture among pilots, which means that you don’t always want to say how things are. I have sleep problems as a direct result of my work and I really have to be on guard to cope. It’s a nightmare if you’re not sharp when you’re piloting,” he says.

The ship continues through the archipelago. Darkness falls, the wind picks up and it starts to rain. When it’s time to leave the ship, it is pitch black outside and

seawater sprays over the pilot boat, which rises and falls to the rhythm of the waves. There are only a few steps down the ladder to the pilot boat, which should make embarkation easier, but this is not always the case. Boarding and embarkation are among the major risk factors in piloting, which is sometimes made worse by problems with the pilot ladders. In a study published in 2020 by UK Maritime Insight, 194 cases of defective pilot ladders had been reported to CHIRP Maritime in 2019. The most common faults were poor shackles or other fasteners (34 per cent) and loose, broken or uneven steps (26 per cent).

Safe boarding will increase safety for pilots

The Safe Boarding project has been started at the Swedish Maritime Administration, which aims to increase safety for the country’s pilots. The project includes personal equipment and rescuing those in distress and may result in new work routines and changes in training procedures for pilots and seafarers.

The Safe Boarding project started last spring. The purpose is to increase safety in the piloting profession and reduce the risk of accidents and injuries. The project has four subject areas: personal equipment, procedures, overboard rescue and boarding by helicopter. In the area of personal equipment, for example, the project group is taking a closer look at the equipment currently used and whether additional equipment is required, such as helmets, high-vis clothes and survival suits. Before any new equipment is decided on, however, the consequences of every change must be analysed carefully.

“A survival suit means that you can manage longer if you end up in the sea, but the question is when should the suit be used, and how does it work in combination with a life jacket? There are many different aspects to consider,” says Rolf Svanström, who

has been a pilot in Stockholm for eight years and is involved in the project’s working group.

The project is now moving into the next phase, where the results of the investigation will be shared within and outside the organization and will then be incorporated into the one-year basic training for future pilots.

Defects discovered when cargo owners inspected dry cargo vessels

The cargo owner organization RSI (Responsible Shipping Initiative) identified a number of defects during its ship inspections in 2021. Inadequate alcohol policies and frayed mooring lines were common problems.

On June 6, RSI published its summary of inspections carried out on dry cargo vessels in 2021. Despite the Covid-19 pandemic, the organization reports that they managed to carry out 17 inspections during the year and that a number of defects were discovered on the ships inspected. Some of the most common faults noted by inspectors were substandard voyage planning, inadequate alcohol policies, frayed mooring lines and no stability documentation. Several faults had already been reported in earlier inspections. RSI is a non-profit organization founded in 2019 by a few cargo owners after they had been told about problems with conditions and maritime safety on board ships in the dry cargo segment. The organization hires its own inspectors who carry out checks on ships operating in the Baltic and North Sea, with the aim of improving working conditions, health and safety on board and reducing ships’ environmental impact in collaboration with shipping companies.



Pilots Adam Kaijser (to the right), Rolf Svansson and Johnnie Wiklund (in the back) together with the bridge crew on Azamara Pursuit.

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



Jimmy Eriksson vill hitta nya sätt att nå fram till besättningarna på fartygen. Ett av förslagen är att inrätta "welfare officers" ombord.

JIMMY ERIKSSON OM SJÖMANSSERVICE

"Det allra viktigaste i vår verksamhet är fartygsbesöken. Att de ombord får prata med någon som förstår deras situation och som bryr sig. Vi har inga utbildade coacher, men vi är medmänniskor och bryr oss om hur folk mår. Sjömansservice är en varm organisation och vi som jobbar här får väldigt mycket tillbaka i form av uppskattning från dem ombord."

"Sjömansservice är en möjliggörare"

När Jimmy Eriksson hittade jobbet som *funktionsansvarig media* hos Sjömansservice i Norrköping visste han att det var för honom. Den stora utmaningen i tjänsten med att serva sjömän, säger han, är att med begränsade resurser nå ut till så många som möjligt.

Text: **Linda Sundgren** Foto: **Privat**

Tolv år har passerat sedan Jimmy Eriksson hittade platsannonser om att Sjömansservice i Norrköping sökte någon som kunde ta ansvar för media och kommunikation i organisationen.

Han skickade in en ansökan och fick tjänsten. – Jag hade aldrig hört talas om Sjömansservice och visste ingenting om sjöfart, men det lät så meningsfullt. Både samhällsuppdraget och att få hålla på med media lockade. Jag tänkte att om det fanns ett sådant jobb så skulle jag ha det, säger Jimmy Eriksson.

Att serva sjömän när de kommer i hamn har en lång tradition i Sverige. Redan 1948 bildades Handelsflottans välfärdsråd, som på sjuttio-talet ombildades till Handelsflottans kultur och fritidsråd (HKF) för att 2007 upphöra som egen myndighet och införlivas i Sjöfartsverket under namnet Sjömansservice. Verksamheten vilar på ILO:s sjöarbetskonvention och handlar om att bidra till en meningsfull fritid för dem som arbetar ombord. Genom lokala represen-

tanter i hamnarna erbjuds olika former av service. Det kan handla om att få skjuts in till stan för att besöka sevärdheter, att åka till någon av Sjöfartsverkets rekreationsanläggningar (Kaknäsklubben i Stockholm, Johannisborg i Norrköping, Rosenhill i Göteborg och Kockum fritid i Malmö) eller att få köpa telefonkort för att ringa hem.

– Att kunna kommunicera är det som efterfrågas allra mest i dag. När folk kommer till sjömansklubben är det första de vill göra att kontakta familj och vänner. Därefter kan de till exempel spela basket eller uppleva omgivningarna. Och det är det vi vill, att kunna erbjuda sjömännen det de behöver. Sjömansservice är en möjliggörare, säger Jimmy Eriksson.

Under åren har Sjömansservice krympt sin organisation och har i dag verksamhet i

endast Göteborg, Stockholm, Malmö och Norrköping. Man har även en representant i Antwerpen som kan besöka svenskkontrollerade fartyg som sällan eller aldrig kommer till svenska hamnar. Tack vare samarbetet med hamnar och sjömanskyrkor kan en begränsad service även erbjudas på platser där egen personal saknas, som i exempelvis Oxelösund, Landskrona och Gävle. Och nu - med den planerade utbyggnaden av tillverkningsindustrin i norr och därtill ökande sjötransporter - hoppas Jimmy Eriksson kunna hitta sätt att erbjuda service även där.

– Utmaningen är att kunna erbjuda mer till fler, med de resurser vi har. Sjöfartsverket har lotskontor längs kusten som skulle kunna fungera i ett servicenätverk, men det är ingenting vi har undersökt närmare ännu.

– Vi skulle också behöva hitta ett sätt att nå fler sjömän, fortsätter han. Nu går vi ofta via kapten eller styrman, men om de inte är intresserade får kanske resten av besättningen inte veta att vi finns. Det skulle behövas en

utpekad welfare officer ombord på båtarna som vi kan kontakta och som kan sprida information vidare till besättningen.

” Utmaningen är att kunna erbjuda mer till fler, med de resurser vi har.

För att uppmuntra rederier och fartyg att göra mer för välbefinnandet ombord, har Jimmy Eriksson också en tanke om att inrätta ett årligt återkommande pris för bästa välfärdsfartyg. Idén har han fått från Danmark där rederierna själva nominerar fartyg som satsar lite extra på välmående och sociala aktiviteter.

– Vi vill få fler att komma igång och göra sådant som man mår bra av. Det kan handla om träning men också om att arrangera gemensamma filmkvällar eller spela spel tillsammans. ●



RSI bildades i syfte att höja säkerheten och förbättra arbetsmiljön inom torrlastsegmentet.

Fartygsinspektioner

Uppdagade brister när lastägare inspekterar fartyg

Lastägareorganisationen RSI identifierade ett flertal brister under sina fartygsinspektioner 2021. Otillräckliga alkoholpolicys och slitage på förtöjningslinor var återkommande problem.

Text: **Linda Sundgren**

→ Den 6 juni släppte lastägarorganisationen Responsible shipping initiative (RSI) sin sammanställning av inspektioner på torrlastfartyg under 2021. Trots coronan konstaterar organisationen att de lyckats genomföra 17 inspektioner det aktuella året, och att ett antal brister uppdagats på de kontrollerade fartygen.

– Torrlastfartyg inspekteras normalt inte av kunder och det är därför det är så märkbart att en RSI-inspektör kan göra så stor skillnad ombord, säger en av organisationens inspektörer i en artikel på RSI:s webbplats.

Några av de vanligaste bristerna som inspektörerna noterade var undermålig reseplanering, otillräcklig alkoholpolicy, slitage på förtöjningslinor och avsaknad av stabilitetsdoku-

mentation. Flera brister var sådana som registrerats även under tidigare års inspektioner.

– Vi kommer att övervaka dessa områden noggrannare i framtiden. Vi planerar till exempel att informera rederier om de defekter som ofta återkommer så att branschen blir medveten om de områden som är viktiga att arbeta med. Det är oroande när fartyg inte har en korrekt reseplan eller har godkända sjökort, till exempel, eftersom dessa är avgörande för säker navigering, säger Linda Leifsdotter, hållbarhetsspecialist på Stockholm Exergi.

RSI är en ideell organisation som grundades 2019 av en handfull lastägare efter att de uppmärksammats på problem med ombordförhållanden och sjösäkerheten inom torrlastsegmentet. Organisationen anlitar egna inspektörer som genomför kontroller ombord på fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön i syfte att tillsammans med rederierna förbättra arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet ombord i fartygen samt minska fartygens miljöpåverkan. Organisationen består av Billerud Korsnäs, EFO, Lantmännen, SSAB, Stockholm Exergi och Södra. ●

🔴 Torrlastfartyg inspekteras normalt inte av kunder.

NÅGRA AV DE VANLIGASTE BRISTERNA I RSI:S RAPPORT 2021

Alkoholpolicy

Alla de inspekterade rederierna hade en alkoholpolicy men i vissa fall var policyn otillräcklig eller oklar. En annan vanlig observation var att det inte fanns några register över alkoholtester för besättningsmedlemmar, trots att testutrustning ofta fanns ombord.

Förtöjningsutrustning

”Osund förtöjningsutrustning” var en återkommande brist. Vanligaste felet var dåligt underhåll av däcksutrustning vilket ledde till onödigt slitage på förtöjningslinor.

Stabilitetsinformation

Många inspektioner identifierade avsaknaden av den

stabilitetsdokumentation som krävs för att verifiera att lastning och lossning följt godkända procedurer.

Reseplanering

Flera inspektioner fann att reseplaneringen inte överensstämde med internationella bestämmelser och gällande riktlinjer.

I korthet

REGIONALA SKYDDSOMBUD SKA STÄRKA ARBETSMILJÖN I FARTYG

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag på regler till införande av regionala skyddsombud inom sjöfarten. I ett pressmeddelande från regeringskansliet den 23 juni, uppges att det finns risk att skyddsombud på fartyg i vissa lägen kan ha svårt att agera oberoende av arbetsgivaren, och att det då kan underlätta med regionala skyddsombud. /LS

TRANSPERSONER OFTA UTSATTA I ARBETSLIVET

Hbtq-personer är ofta utsatta för kränkningar och diskriminering i arbetslivet. Värst drabbade är transpersoner. Det visar en studie från Myndigheten för arbetsmiljö-kunskap, Mynak, som tidningen Arbetsliv uppmärksammat. I internationella studier har hbtq-personer berättat att de valt att sluta om de arbetat på mindre toleranta arbetsplatser. /LS

KOLLEGORS UPPTÄDANDE PÅVERKAR HÄLSAN

Att inte lyssna på en kollega, svara sarkastiskt eller förolämpande eller undvika att bjuda in någon till fika är uttryck för ett ohövligt beteende. Det kan i sin tur leda till såväl ohälsa som försämrade prestationsförmåga. Det visar en forskningsstudie som genomförts i samarbete mellan universiteten i Lund och Malmö, och som tidningen Arbetsliv rapporterat om. /LS

San-Nytt

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd

Box 404, 401 26 Göteborg

Tel: 031-62 94 00

E-post: info@san-nytt.se

Hemsida: san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

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

Redaktionskommitté:

Pelle Andersson, SEKO sjöfolk
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen
Offentliganställda

San-nytt framställs med bidrag från
Sjöfartens Arbetsmiljöinstitutet

Produktion: Torino

Tryck: Gullers Trading, Göteborg 2021