



San-Nytt

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfarten.

www.san-nytt.se

Nr.3
2023

Årgång 47

Tema:
Regelverk

sidan 1:
Arbetsmiljöföreskrifter i ny tappning

sidan 3:
"Jag tror inte att det kommer bli jättestora förändringar för sjöfartens del"

sidan 3:
"Det är viktigt att hålla koll på Arbetsmiljöverkets hemsida"

sidan 4:
San-sidan

sidan 5:
Transportstyrelsen informerar

sidan 6:
English summary

sidan 7:
Sjöfartsforskare med vurm för arbetsmiljö och kommunikation

sidan 8:
Program, SAN-konferensen 2023

sidan 8:
I korthet

Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöföreskrifter i ny tappning

Arbetsmiljöverket genomför en omfattande strukturförändring av sina föreskrifter som ska börja gälla den 1 januari 2025. Ambitionen är att göra det enklare att använda regelverket och förstå föreskrifternas innebörd. Föreskrifter och stödmaterial kommer också att finnas tillgängliga i en ny sökbar databas som är under utveckling.

Text: **Linda Sundgren**

→ Sedan 2016 pågår ett arbete hos Arbetsmiljöverket med att förändra utformningen av föreskrifterna i arbetsmiljölagen. Myndighetens cirka 2 300 paragrafer är i dag indelade i 67 föreskriftshäften, men kommer efter förändringen att vara nedbantade till 15 föreskriftshäften. Samtidigt uppdateras språket och färre regleringar kommer att återfinnas på flera ställen. Enligt Arbetsmiljöverket är målet med förändringsarbetet att förenkla och uppdatera regelverket utan att för den skull göra avkall på skyddsnivån.

– Jag tror att det kommer bli lättare att hitta den information man söker och enklare att förstå vem som ska göra vad, säger Torben Vincentsen, avdelningschef för regler och internationella frågor vid Arbetsmiljöverket. Vi börjar med föreskrifter som gäller alla, som exempelvis systematiskt arbetsmiljöarbete. Därifrån kan man sedan gå vidare till det som är specifikt för den egna arbetsplatsen.

Med utgångspunkt i riskerna i arbetsmiljön ska innehållet i föreskrifterna samlas och renodlas inom specifika riskområden istället för att spridas ut det på olika

ställen i regelverket. I kapitel 2.1 återfinns det som kallas vanliga arbetsmiljörisker. Här hittar man bestämmelser kring sådant som buller, skydd mot fallskador, belastningsergonomi och övergripande bestämmelser om kemiska riskkällor.

– Belastningsergonomi är ett exempel på något som berör flera olika branscher.

Därför har vi samlat kunskapen om belastningsergonomi i en föreskrift. Det gör det lättare att hitta och vi får mindre överlappande information, säger Torben Vincentsen.

De nya föreskrifterna pekar också ut vem som bär ansvaret för att bestämmelserna efterlevs.

– Det kommer bli mycket tydligare vem som ska göra vad. För de flesta föreskrifter i dag står det vad som ska göras, men inte av vem. Nu har vi skrivit in vad som är arbetsgivarens ansvar, vad som är tillverkarens ansvar och så vidare. Det kommer göra det lättare att se vad just jag ska

göra, säger Torben Vincentsen.

En annan förändring är att de allmänna råden till föreskrifterna har arbetats om och kortats ner. Allmänna råd kommer att finnas i direkt anslutning till den aktuella paragrafen. I de fall där det bedöms som motiverat har allmänna råd omformulerats till föreskriftstext. Övrig information som tidigare låg i de allmänna råden och som fortfarande är aktuell, kommer att bakas in i det vägledande stödmaterial som håller på att utarbetas.

– Till föreskrifterna kommer det finnas text som förklarar hur föreskriften ska tolkas och hur jag ska gå tillväga för att tillämpa den. Däremot kommer vi inte att fortsätta göra allmänna råd i form av handböcker som vi gjorde

tidigare. Det överläter vi till Prevent, Suntarbetsliv och andra partsgemensamma organisationer, säger Torben Vincentsen.

Nu pågår arbetet med digitalisering av de nya föreskrifterna. Samtliga föreskrifter och allmänna råd läggs in i en databas som ska underlätta sökandet efter information. Databasen är planerad att tas i bruk under hösten 2024.

– Den nya databasen kommer att vara mycket lättare att hitta i än den vi har i dag, och man kommer att kunna söka på både föreskrifter och enskilda paragrafer. Vi tar också fram ett webbaserat stödverktyg och det som →

Samtliga föreskrifter och allmänna råd läggs in i en databas som ska underlätta sökandet efter information.

Regelverk

→ inte ligger i föreskrifterna kommer att finnas i det stödjande materialet på webben, säger Torben Vincentsen.

Omarbetningen av Arbetsmiljöverkets regelstruktur inleddes redan 2016 och har blivit en betydligt mer utdragen process än det ursprungligen var tänkt. En orsak till det har varit den omfattande kritiken från remissinstanserna i samband med den första remissrundan år 2020. Förändringar genomfördes utifrån kritiken och i februari 2022 skickades ett uppdaterat förslag på remiss.

– Första remissrundan fick vi in runt 2500 synpunkter och den andra remissrundan cirka 500. En del synpunkter har vi omhändertagit i föreskrifterna och annat i det stödmaterial som vi nu håller på att utarbeta. Vi har haft stor hjälp av våra partners i det här arbetet. Nu har vi kommit fram till något som jag tror att alla kommer att vara någorlunda nöjda med. Att göra alla hundra procent nöjda går inte, säger Torben Vincentsen.

Även om synpunkterna från remissinstanserna minskade under den

andra remissrundan finns det fortsatt kritik. Bland annat menar man att förändringen kommer att kräva alltför omfattande anpassningar ute i företagen. En annan kritik har varit att begreppet samverkan tonats ner i de nya skrivelserna.

– Samverkan är en av de frågor som vi diskuterat och en del av de ursprungliga formuleringarna som vi hade lyft bort har vi

nu satt tillbaka. Vi kunde inte ta tillbaka allt på grund av den nya regelstrukturen som vi måste följa, men vi har i alla fall återtagit en del, säger Torben Vincentsen och fortsätter.

– Kanske låter det här lite krångligt, men det står att man ska samverka om vad man ska samverka om. Innebörden är att man inte behöver samverka om precis allt, men man ska komma överens om när man ska samarbeta.

Kritiken har också handlat om att det kommer att bli svårare att hitta och navigera i det nya regelverket, tvärt emot Arbetsmiljöverkets ambitioner om förenkling. Torben Vincentsen tror dock att det är ett övergående problem.

– De målgruppsundersökningar som vi genomfört visar att de som är nya på området tycker att regelstrukturen är enkel att använda medan de mer erfarna upplever det som svårare. Det beror nog på att den som är van vid det gamla regelverket blir tvungen att lära om. När man väl kommit in i den nya regelstrukturen tror jag att man kommer uppleva den som enklare.

I mitten av september fattas beslut om att införa den nya regelstrukturen. Därefter dröjer det fram till den 1 januari 2025, innan de nya föreskrifterna träder i kraft.

– Det har varit ett önskemål från arbetsgivarna att få lång tid på sig att förbereda ikraftträdandet. De vill ha god tid på sig för att hinna anpassa sig och genomföra eventuella utbildningar, säger Torben Vincentsen. ●

🗨️ Omarbetningen av Arbetsmiljöverkets regelstruktur inleddes redan 2016 och har blivit en betydligt mer utdragen process än det ursprungligen var tänkt.

Färre häften, modernare språk och dubbelregleringars utrensning

● Arbetsmiljölagens cirka 2 300 föreskrifter har sorterats in i en ny struktur med 15 föreskriftshäften istället för dagens 67 föreskriftshäften.

● Föreskriftstexterna har klarspråksbearbetats och moderniserats. Målet är att texterna ska bli mer enhetliga och lättare att förstå.

● De allmänna råden har setts över. Allmänna råd kommer att finnas i direkt anslutning till den aktuella paragrafen. I de fall där det bedömts som motiverat har allmänna råd omformulerats till föreskriftstext. Övrig information som tidigare låg i de allmänna råden och som fortfarande är aktuell, kommer att bakas in i det vägledande stödmaterial som håller på att utarbetas.

● Dubbelregleringar har setts över. Det innebär att man, där det bedömts som lämpligt, har rensat bort de regler som nu ligger på flera olika ställen, för att regeln bara ska finnas på en plats.

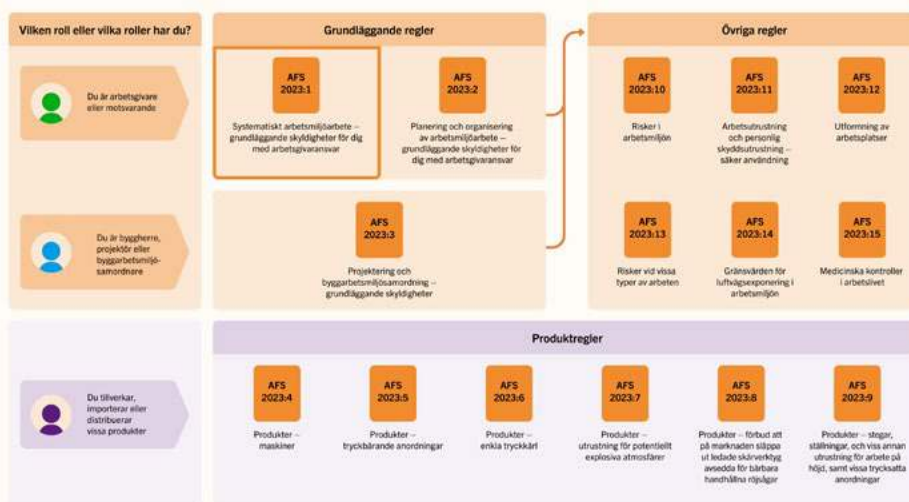
● Kopplingen mellan det systematiska arbetsmiljöarbetet och andra föreskrifter som riktar sig till arbetsgivaren har synliggjorts.

● En ny databas skapas där samtliga föreskrifter och allt stödmaterial finns samlat. Databasen ska vara klar senast hösten 2024.



AV:s informationsfilm om de nya föreskrifterna.

Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd – regler i en ny struktur



Transportstyrelsen

”Jag tror inte att det kommer bli jättestora förändringar för sjöfartens del”

Hos Transportstyrelsen pågår arbetet med att anpassa föreskrifter i enlighet med de förändringar som Arbetsmiljöverket genomför. Om man kommer att hinna klart i tid till den 1 januari 2025 är dock osäkert. Det säger Transportstyrelsens arbetsmiljöhandläggare, Yesim Atak.

Text: **Linda Sundgren**

→ Till skillnad från arbetsplatser i land är det för fartygens räkning inte Arbetsmiljöverket som utfärdar föreskrifter och kontrollerar efterlevnaden av dem, det gör Transportstyrelsen. Däremot är det samma regelverk – arbetsmiljölagen – som ligger till grund för bestämmelserna både i land och ombord, och på Transportstyrelsen jobbar man nu för att anpassa sitt regelverk efter den nya föreskriftsstruktur som Arbetsmiljöverket är på väg att införa.

– Vi går igenom alla våra föreskrifter och ser vad vi behöver göra för att anpassa oss till Arbetsmiljöverkets förändringar, säger

Yesim Atak, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen. Vi försöker följa det här kontinuerligt och ta bort referenser till gamla föreskrifter.

Huruvida Transportstyrelsen kommer att vara i fas med strukturförändringen och hinna genomföra alla korrigeringar till den 1 januari 2025, när Arbetsmiljöverkets nya föreskrifter träder ikraft, är däremot osäkert.

– Vi försöker hålla jämna steg med Arbetsmiljöverket och målet är att ligga så nära inpå deras införande som möjligt. Men min bedömning är att vi nog kommer bli klara lite senare. Det handlar dels om resurser men också om att vi hela tiden måste samspela med juridiken och det tar tid, säger Yesim Atak.

Om det skulle uppstå en eftersläpning kan det komma att medföra vissa problem för dem som jobbar med arbetsmiljöfrågor i sjöfarten, men Yesim Atak säger att de kommer att göra vad de kan för att underlätta under en eventuell övergångsperiod.



Yesim Atak

– Om Arbetsmiljöverket gör många tekniska ändringar i sina föreskrifter och tar bort mycket text så kan det bli lite rörigt med hänvisningar och sådant. I ett sådant läge kommer vi antagligen att få fler frågor och samtal kring detta, och vi kommer förstås göra allt för att hjälpa till så mycket det går.

Yesim Atak berättar att Transportstyrelsen planerar att gå ut med information om det förändrade regelverket

både internt och externt. Huruvida det kommer att ske genom en utbildningsinsats eller i form av ett informationsmöte är däremot inte beslutat ännu.

– Ärligt talat tror jag inte att det kommer bli jättestora förändringar för sjöfartens del. Arbetsmiljöverket

vill göra det enklare att hitta bland deras föreskrifterna och så tror jag också att det kommer att bli. ●

” Vi går igenom alla våra föreskrifter och ser vad vi behöver göra för att anpassa oss till Arbetsmiljöverkets förändringar.

Prevent

”Det är viktigt att hålla koll på Arbetsmiljöverkets hemsida”

Enligt organisationen Prevents utvecklingschef, Stefan Wiberg, kommer det förmodligen ta lite tid att lära sig hitta i Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur. Och än så länge är kunskapen om de förestående förändringarna relativt låg på landets arbetsplatser, menar han.

Text: **Linda Sundgren**

→ Prevent är en ideell, partssammansatt arbetsmiljöorganisation som samögs av Svenskt Näringsliv, LO och PTK. Organisationen erbjuder en stor mängd checklistor, informationsmaterial och utbildningar inom arbetsmiljöområdet och mycket av det finns

tillgängligt kostnadsfritt på Prevents hemsida. Det senaste 1,5 året har man arbetat med uppdateringar med anledning av Arbetsmiljöverkets nya föreskriftsstruktur. En stor mängd material har reviderats och till nästa sommar ska arbetet vara slutfört.

– Vi går igenom alla våra 400 produkter utifrån de här förändringarna, säger Stefan Wiberg. Vi kommer att fortsätta med det under hösten och senast i juni 2024 ska allting vara reviderat och klart.

Efter att ha arbetat med de nya föreskrifterna under en längre tid, säger han att han delar uppfattningen att det framför allt är strukturen kring regelverket som har förändrats. Hur mycket jobb som kommer att krävas av arbetsgivare, skyddsombud och andra



Stefan Wiberg, Prevent.

som ägnar sig åt arbetsmiljöfrågor för att ta till sig ändringarna, tror han varierar beroende på vilken verksamhet som bedrivs. Men generellt upplever han att kunskapen om de kommande förändringarna än så länge är relativt låg.

– Många arbetsgivare har nog ingen aning om vad som är på gång, men jag tror att man kommer börja vakna till i vår. Då är det viktigt att hålla koll på Arbetsmiljöverkets hemsida och ta del av den information som läggs ut där. Från och med årsskiftet kommer vi inleda alla våra kurser med att informera om de nya föreskrifterna och berätta lite om vad det innebär, säger Stefan Wiberg. ●

San har ordet

San och samverkan

→ I april 1956 bildades Sjöfartens centrala arbetarskyddsnämnd, det som senare kom att döpas om till Sjöfartens arbetsmiljönämnd - San. Syftet med nämnden var att ena arbetsmarknadens parter inom sjöfarten för att gemensamt arbeta för en bättre och säkrare arbetsmiljö ombord. Genom åren har nämnden bytt namn, uppdragen har varierat och representationen i styrelsen har delvis förändrats. Men även om det snart gått 70 år sedan San bildades är grunduppdraget fortfarande detsamma: att arbetsgivare och fackliga representanter tillsammans ska verka för en god arbetsmiljö på fartygen.

San:s styrelse består i dag av representanter från Seko sjöfolk, Sjöbefälsföreningen, Stena Line, TT-Line, Sjöfartens arbetsgivarförbund och arbetsmiljöforskare. Efter några års uppehåll är också Transportstyrelsen och marinen tillbaka med representanter i San. Arbetet i styrelsen leds av ordföranden Annika Nordin vid Sjöfartens

arbetsgivarförbund. Styrelsen i San möts fyra gånger om året. Tidigare hölls våra möten alltid i Göteborg, men numera varvar vi fysiska möten med digitala dito. Ett möte om året hålls också i Stockholm. Under mötena diskuterar vi aktuella arbetsmiljöfrågor, utbyter information och planerar för underhåll av våra arbetsverktyg som arbetsmiljöutbildningen och arbetsmiljöhandboken. Vårt mest publika evenemang är den årliga San-konferensen. Den hålls i oktober varje år i anslutning till den europeiska arbetsmiljöveckan, och snart är det dags igen. Temat för årets konferens är friska fartyg-belasta rätt. Hela programmet hittar du längst bak i tidningen. Anmälningstiden går ut den 5 oktober och formulär för anmälan finns på san-nytt.se.



Linda Sundgren

Hoppas vi ses!

Linda Sundgren/redaktör San-Nytt

” Om du inte har en chef som skapar tillit och förtroende, lever du farligt när det gäller att bli utsatt för mobbing.”

Det säger Stefan Blomberg, psykolog vid Arbets- och miljömedicin i Linköping i en intervju som publicerats på webbplatsen arbetsmiljöforskning.se. Stefan Blomberg disputerade i december 2022 med avhandlingen Varning för icke-stödande chefer.

San tipsar

ARBETSMILJÖKONFERENSER UNDER DEN EUROPEISKA ARBETSMILJÖVECKAN

Vecka 43 är det dags för den europeiska arbetsmiljöveckan, som 2023-2025 har temat god arbetsmiljö i den digitala tidsåldern. I samband med arbetsmiljöveckan, närmare bestämt den 25 oktober, håller också San sin årliga konferens. Programmet hittar du på sidan åtta och anmälan görs via vår webbplats, san-nytt.se. Dagen efter San-konferensen är det dags för arbetsmiljökonferensen Gilla jobbet, som arrangeras av arbetsmarknadens parter. Gilla jobbet hålls i Stockholm, men kan även följas digitalt. Läs mer på gillajobbet.se.

Utblick

Guide om mänskliga rättigheter inom sjöfarten

Sjöfartsorganisationen International transport workers' federation (ITF) verkar för goda arbetsvillkor inom den globala sjöfarten och mot tillämpningen av bekvämlighetsflagg. Enligt en sammanställning av deras arbete under 2022 återtog 37 miljoner i obetalda sjömanslöner. Mellan 2020 och 2022 rapporterades dessutom 262 fall där redare övergett sina

fartyg eller besättningar.

Nu har ITF tagit fram en guide om mänskliga rättigheter till sjöss. Den har namnet Respecting the human rights of seafarers in global supply chains, och innehåller information om bland säkerhet och hälsa ombord samt tvångsarbete inom sjöfarten. ITF har drygt 140 inspektörer, i fler än 120 hamnar i 57 länder.

Inspektörerna genomför årligen över 10 000 inspektioner, antingen genom rutinbesök eller efter önskemål från fartygens besättningar.

Guiden finns på itfseafarers.org/en.



/LS



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 svensklagade 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.

TRANSPORTSTYRELSEN INFORMERAR



Transportstyrelsen sprider regelbundet information om angelägna händelser i branschen. Den här sidan innehåller ett sammandrag av det senaste utskicket. Texterna kan läsas i sin helhet på transportstyrelsen.se.

Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt

Här följer en kortare sammanställning från Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt som publicerades i början av juni.

...

Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

Rapporteringen av sjöolyckor inom yrkessjöfarten låg på en högre nivå under 2022 jämfört med genomsnittet för de föregående fem åren. De inrapporterade tillbud till sjöolycka var 155 procent högre än det årliga genomsnittet under perioden 2017–2021, vilket i absoluta tal innebär 181 sjöolyckor jämfört med 71 perioden innan. Fler personolyckor registrerades under 2022, men något färre allvarliga sådana. Antalet skadade personer var högre än genomsnittet för den tidigare perioden, 117 stycken jämfört med 101. De rapporterade fartygen var 40 procent fler under 2022 jämfört med det årliga genomsnittet för de föregående fem åren, och tillsammans rapporterade de 475 händelser. Rapporteringen har de senaste åren ökat markant. Vi bedömer att det är rapporteringsviljan som ökat, inte antalet faktiska olyckor. Den stora ökningen i rapporteringen handlar framförallt om tillbud och mindre allvarliga sjöolyckor. Medelvärde för tillbud till personolycka avser perioden 2018–2021, eftersom denna kategori började redovisas först 2018.

...

Störst antal rapporterade händelser i databasens historia

För år 2022 kan vi notera en viss minskning av rapporterade sjöolyckor och en ökning av rapporterade tillbud till sjöolycka. Även personolyckorna har ökat i antal

	Yrkessjöfart		
	2022	Medelvärde 2017–2021	Ökning/minskning
Sjöolyckor	204	179	↑
Allvarliga sjöolyckor	29	27	↑
Tillbud till sjöolycka	181	71	↑
Personolyckor	84	57	↑
Allvarliga personolyckor	15	21	↓
Tillbud till personolycka	6	1	↑
Omkomna/saknade	0	2	↓
Skadade	117	101	↑
Rapporterande fartyg	327	234	↑

Nyckeltal 2022 ställda mot medelvärden för de fem föregående åren

och återgått till en liknande nivå som 2018. Diagram 1 visar antalet händelser uppdelade per kategori som rapporterats in mellan 2018 och 2022. Fler händelser rapporterades in 2022 än under året innan, 475 respektive 374. Antalet rapporterade händelser 2022 är det största sedan data började registreras i sjöolyckssystemet 1985.

Diagram 1. Antal sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka 2018–2022

Antalet personolyckor har ökat jämfört med tidigare år, vilket till stor del kan kopplas till ökad rapportering från de statliga rederierna. Att antalet personolyckor har varit mindre under 2020 får ses i ljuset av att passagerarsjöfarten vid tiden var kraftigt begränsad till följd av pandemin. Även om antalet tillbud till personolycka ökat från en till sex rapporter är det fortfarande ett så litet antal att det är svårt att uttala sig om huruvida det är en trend eller en naturlig variation. De rapporterade tillbud till sjöolycka har ökat för varje år under perioden och uppgick 2021 till 17,5. Även de rapporterade sjöolyckorna har ökat under perioden och uppgick 2021 till 32,1. Nedgången av personolyckor 2020 till 6,9 beror sannolikt på pandemin. Det är en

nedgång som till stor del dröjde kvar 2021, då 7,5 personolyckor per 100 fartyg rapporterades.

...

Två av tre personskador var besättningsmän skadade i personolyckor

Personolyckor definieras som olyckor som inte är relaterade till fartygets drift. Här rymms således arbetsplatsolyckor med ombordanställda och passagerare som skadar sig genom fall eller dylika händelser som inte är orsakade av fartygets drift. Om en passagerare eller någon ur besättningen i stället faller och skadar sig på grund av exempelvis en kajstuds som beror på fartygets drift, betraktas den som en kollision och klassificeras därmed som en sjöolycka.

Det var i stort sett lika många rapporterade 2022 som året innan: 117 personskador jämfört med 111. Antalet rapporterade personskador i sjöolyckor uppgick 2022 till 32, och i personolyckor rapporterades 85 skadade. Det är en betydande förskjutning mot skador i personolyckor i förhållande till skador i sjöolyckor, särskilt i jämförelse med de föregående två åren. Den vanligaste skade-

situationen 2022 var, liksom tidigare år, att en besättningsman skadades i en personolycka. En femtedel av skadorna utgjordes av besättningsmän som skadades i sjöolyckor. Övriga skadesituationer representerar en ganska liten andel av alla skador, tillsammans 15 procent. Det är en återgång till 2018 och 2019 års nivåer och beror främst på en lägre andel skadade passagerare i sjöolyckor. Det syns en tydlig nedgång i antalet personolyckor 2020 och därefter en tydlig uppgång både 2021 och 2022. Nedgången kan sannolikt kopplas till pandemin. Den vanligaste bedömda olycksorsaken 2022 var kommunikation, organisation och rutiner vilket gäller för fyra av tio personolyckor. Den näst vanligaste orsaken till personolyckor 2022 var den mänskliga faktorn som stod för 24 procent av olyckorna. Värt att ha i åtanke är att det endast var 8 av personolyckorna under 2021 som bedömdes bero på den mänskliga faktorn. Handhavande och utformning av utrustning orsakade tolv procent av personolyckorna under 2022, vilket är en dryg halvering jämfört med året dessförinnan och innebär en återgång till den nivå som gällde tidigare år. Övriga olycksorsaker representerar enbart ett fåtal olyckor vardera. Antalet omkomna eller saknade (självmoder och sjukdomsfall ingår inte i statistiken) till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2018–2022 framgår av diagram 18. Under 2022 omkom ingen person och ingen saknas. Redovisat antal omkomna eller saknade 2021 har minskats med två personer jämfört med förra säkerhetsöversikten. Det beror på att en olycka har omvärderats utifrån nya uppgifter om att den inte inträffade på svenskt vatten och därmed inte faller inom definitionen för de händelser som ingår i översikten. Under den redovisade perioden omkom 7 personer i sjöolyckor och 2 personer i personolyckor.

Theme: Regulations

New version of work environment regulations

The Swedish Work Environment Authority is carrying out a comprehensive restructuring of its regulations, the new versions coming into force on 1 January 2025. The aim is to make the regulations easier to use and understand. Both the new regulations and supporting materials will also be available in a new searchable database that is under development.

The Work Environment Authority has been working on this change to the regulations in the Work Environment Act since 2016. The 2,300 sections of the Act are currently divided into 67 booklets, but this will be reduced to 15 booklets after the change. At the same time, the language is being updated and fewer regulations will be duplicated in different places. The Work Environment Authority explains that the goal of these changes is to simplify and update the framework of regulations without compromising on the level of protection.

“I think it will be easier to find the information you are looking for and easier to understand who does what,” says Torben

Vincentzen, head of department for regulations and international issues at the Work Environment Authority. “We start with regulations that apply to all companies, such as systematic work environment management. From there you can move on to specific regulations for your own workplace.”

The content of the regulations will be compiled and refined within specific risk areas in the work environment instead of being spread out in different places in the regulations. The new regulations also explain who is responsible for compliance and the general advice sections have been rewritten and shortened.

“The regulations will have additional text explaining how they should be interpreted and how to apply them. However, we will not continue to give general advice in the form of manuals as we did before. We will leave that to Prevent, Suntarbetsliv and other such organizations,” says Torben Vincentzen.

Work is now underway to digitize the new regulations. All regulations and general advice will be put into a database that will make searches for information easier. The database is planned to be up and running in autumn 2024.

...

For the first time in 40 years, the Work Environment Authority has carried out a comprehensive review of its regulatory framework. The regulations have been restructured, including the following changes:

- The roughly 2,300 regulations in the Work Environment Act have been restructured and will have 15 regulation booklets instead of the current 67.

- The general advice has been revised and will now be found next to the regulation in question. In cases where it is justified, general advice has been reformulated within the regulations. Other information that was previously in the general advice and is still relevant will be included in the support material that is being prepared.

- Duplicate regulations have been reviewed and where appropriate, regulations that are currently in several different places have been deleted, so that the regulation will be in one place only.

- The connection between systematic work environment management and other regulations aimed at employers has been clarified.

- A new database is being created that will contain all regulations and all supporting material. The database will be completed by autumn 2024.

Source: Swedish Work Environment Authority

...

“I don’t think there will be any huge changes for shipping”

Work is underway at the Swedish Transport Agency to adapt regulations in accordance with

the changes implemented by the Work Environment Authority. However, it is uncertain whether it will be completed by 1 January 2025 according to Yesim Atak, work environment manager at the Transport Agency.

Unlike workplaces ashore, the Work Environment Authority does not issue regulations and compliance checks on behalf of ships; this work is done by the Transport Agency. However, the same regulations from the Work Environment Act form the basis for the regulations both ashore and on board, and the Transport Agency is now working to adapt its regulations to the new regulatory structure that is about to be introduced by the Work Environment Authority.

“We are going through all our regulations to see what we need to do to adapt to changes made by the Work Environment Agency,” says Yesim Atak, work environment manager at the Transport Agency. “We are trying to follow them continuously and remove references to old regulations.”

Whether the Transport Agency will keep up with the structural changes and have time to implement all corrections by 1 January 2025, when the new regulations come into force, is uncertain.

“We are trying to keep up with the Work Environment Authority and our aim is to be as close to their introduction as possible, but my assessment is that we will probably complete our work a little later. It is partly about resources, but also the fact that we must constantly interact with legislation and that takes time,” says Yesim Atak.

If there were to be a backlog, it could cause some problems for those who work with health and safety issues in shipping, but Yesim Atak says they will do whatever possible to ease the transition to the new regulations.





Magnus Boström skrev sin avhandling om kommunikationen mellan fartyg under isbrytaroperationer.

Foto: Privat

MAGNUS BOSTRÖM OM SPRÅKET INOM SJÖFARTEN:

”Jag brinner för språk och kommunikation, framför allt ur ett genusperspektiv. Det är därför som jag exempelvis säger sjöfarare istället för sjöman, för att göra språket mer neutralt. Jag har lite idéer som börjar ta form om att göra en språkstudie där språk och genus förs samman. Jag skulle vilja samla in ett större data-material och undersöka hur vi inom sjöfarten uttrycker oss och vilka ord vi använder när vi kommunicerar.”

Sjöfartsforskare med vurm för arbetsmiljö och kommunikation

Universitetslektorn och forskaren Magnus Boström har under åren vid Sjöfartshögskolan i Kalmar profilerat sig inom området arbetsmiljö. Nu är han aktuell med ett nystartat forskningsprojekt om handledning av befälskadetter ombord.

Text: **Linda Sundgren**

Att Magnus Boström hamnade inom sjöfarten var något av en slump. Under uppväxten hade han inga tankar på att gå till sjöss och det var först under värnpliktsutbildningen till stridsbåtsförare som han upptäckte tjusningen med att vara på sjön och köra båt. Efter att ha tjänstgjort som stridsbåtsinstruktör i marinen under ett år sökte han till sjökaptensprogrammet vid Sjöfartshögskolan i Kalmar. Som nytexaminerad sjökaptent fick han jobb som styrman hos Wallenius Lines och gjorde flera långresor mellan Asien och Europa. Men efter bara ett par år till sjöss hörde den dåvarande prefekten vid Sjöfartshögskolan i Kalmar av sig med ett erbjudande om ett lärarvikariat på skolan.

– Eftersom jag alltid tyckt att det verkar roligt att undervisa tackade jag ja, säger Magnus Boström. Egentligen hade jag tänkt att jobba några år till på sjön, men jag ville inte missa chansen till ett lärarjobb när möjligheten dök upp.

På Sjöfartshögskolan har han blivit kvar och 2013 påbörjade han en forskarutbildning. Avhandlingen handlade om samarbetet mellan fartyg som deltar i isbrytaroperationer med fokus på kommunikation, och 2020 disputerade han. Intresset för arbetsmiljöfrågor är däremot något som kommit med

åren, berättar Magnus Boström.

– Jag har varit intresserad av genusfrågor i många år, både privat och i yrkeslivet, och därifrån är steget till arbetsmiljö ombord inte långt. Dessutom var arbetsmiljöforskaren Cecilia Österman min handledare under forskarutbildningen och jag har blivit inspirerad av henne också.

Nu har Magnus Boström inlett ett nytt forskningsprojekt tillsammans med två kollegor. Det handlar om handledarskap och hur studenter och elever

Om eleverna inte får ett bra mottagande är risken stor att de väljer bort sjöfarten och branschen riskerar att förlora många potentiella sjöfarare.

tas omhand under sina praktiker ombord. Projektet är sprunget ur en tidigare studie om kompetensförsörjningen inom sjöfarten. Den studien visade att mottagandet under praktiken kan vara avgörande för om en person väljer att stanna kvar i branschen eller inte.

– Många elever är jättenöjda med sina praktiker medan andra inte är det. Givetvis hänger allting inte på handledaren, men vi vet att denne spelar en viktig roll för mottagandet. Om eleverna inte får ett bra mottagande är risken stor att de väljer bort sjöfarten och branschen riskerar att förlora många potentiella sjöfarare, säger Magnus Boström.

Forskningsprojektet om handledarskap inleddes den 1 maj och kommer pågå under två år. Under tiden fortsätter Magnus Boström att varva forskning med undervisning, främst i de nautiska ämnena med tonvikt på kommunikation och maritim engelska.

– Jag tycker om att möta engagerade studenter, diskutera med dem och vara med och påverka dem, säger han. ●



Magnus Boström

Foto: Tobias Hedlin



Belastningsergonomi på fartyg

→ Årets San-konferens hålls i Stockholm den 25 oktober med temat Friska fartyg- belasta rätt. Tunga lyft, brister i ljussättningen och arbetsmoment i ohälsosamma arbetsställningar

förekommer på alla avdelningar ombord och kan leda till både skador och långdragna sjukskrivningar. Under dagen tar vi ett helhetsgrepp om ergonomi på fartyg och hur den kan förbättras. ●

PROGRAM, SAN-KONFERENSEN 2023

Tid: 2023-10-25 kl 09.00-16.45

Plats: World Trade Center Stockholm AB, Klarabergsviadukten 70, Stockholm

Anmälan: Görs senast den 5 oktober på san-nytt.se

Program

09.00	Registrering med kaffe och fralla	
09.30	Inledning och utdelning av San-priset	Annika Nordin, Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
10.00	Gerillaergonomi	Tommy Wilén, naprapat
10.50	Paus	
11.00	Fortsättning gerillaergonomi	Tommy Wilén, naprapat
11.20	Handintensivt arbete ombord	Magnus Sköldbäck, Företagshälsan Runstenen
12.00	Lunch	
13.00	Ergonomi i vardagen på M/S Cinderella	Anders Ekberg M/S Viking Cinderella
13.20	Arbetsmiljöverkets tillsyn av ergonomi	Kersti Lorén, Arbetsmiljöverket
14.00	Paus	
14.10	Ergonomi på Sjöfartsverkets nya isbrytare	Karl Herlin, Befälhavare isbrytare
14.40	Smarta arbetskläder	Jörgen Eklund, Kungliga tekniska högskolan
15.15	Fika	
15.45	Riskbedömningar av synergonomi	Hillevi Hemphälä
16.15	Goda exempel från verkliga livet	Cecilia Österman, Arbetsmiljöforskare
16.45	Middag	

I korthet

SJÖMANSERVICE FÖR KVINNOR EFTERFRÅGAS I NY RAPPORT

Sjömansservice i hamnarna behöver bli bättre anpassad efter kvinnors behov. Den slutsatsen drar forskare vid universitetet i Cardiff i rapporten *The port-based welfare needs of women seafarers*. Bland annat efterfrågas tillgång på menstruationsskydd i sjömansbutikerna samt kläder och hygienartiklar med hänsyn till kvinnor.

/LS

BRISTER I VILOTIDER OCH FÖRTÖJNINGAR

Vissa fartyg lever inte upp till kraven om redovisning av besättningens vilotider. Ibland saknas godkända elektroniska sjökort och en del fartyg har brister kopplade till förtöjningsarrangemangen ombord med bland annat slitna trossar. Det enligt föreningen Responsible shipping initiatives (RSI) senaste inspektionsrapport.

/LS

UTRIKESFÖDDA UPPLIVER SÄMRE ARBETSMILJÖ

Den som är född utanför Sverige upplever en sämre arbetsmiljö än dem födda i Sverige. Bland annat är andelen som säger att de utsatts för kränkande särbehandling på arbetsplatsen dubbelt så stor bland utrikes födda som bland personer födda i Sverige, men skillnader finns även inom den fysiska arbetsmiljön. Det enligt en ny fokusrapport från Arbetsmiljöverket.

/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 Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Torino

Tryck: Gullers Trading, Göteborg