



San-Nytt

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfarten.

www.san-nytt.se

Nr.4
2023

Årgång 47

Tema: San-konferensen 2023

sidan 1:
Variation och återhämtning ökar välbefinnandet

sidan 2:
"Fartygsmiljön är ett nytt område inom synergonomin"

sidan 3:
"Har man mycket arbetsrotation blir helheten ganska bra"

sidan 4:
San-sidan

sidan 5:
Transportstyrelsen informerar

sidan 6:
English summary

sidan 7:
Årets San-pris till två anställda på Viking M/S Cinderella

sidan 8:
"Alla yrkesgrupper ombord har inslag av handintensiva arbeten"

sidan 8:
I korthet

Konferensreferat

Variation och återhämtning ökar välbefinnandet

Hur man går tillväga för att skapa en god ergonomi ombord i fartyg. Om det handlade årets San-konferens som hölls den 25 oktober på World Trade Center i Stockholm. San-priset gick till Anders Ekberg och Bent Björn-Nielsen, huvudskyddsombud respektive facklig klubbordförande på Viking Lines M/S Viking Cinderella.

Text och foto: **Linda Sundgren**

→ Mitt under den europeiska arbetsmiljöveckan och samma dag som firandet av skyddsombudens dag, höll San sin årliga arbetsmiljökonferens. Dagen ägnades åt belastningsergonomi som är en av de vanligaste orsakerna till sjukskrivningar på såväl svenska som europeiska arbetsplatser. Förste talare på scenen var naprapaten Tommy Wilén. Han pratade om det han kallar gerillaergonomi och som handlar om att värna sin egen ergonomiska situation och göra det bästa möjliga av det som redan finns på plats.

– I grund och botten handlar det om variation, sa han. Gör vi samma sak för länge kommer vi till slut att må dåligt. Det finns jättefina ergonomiska stolar att köpa för dyra pengar, men du kan sitta som en ergonomisk gud och ändå må dåligt om du sitter i samma ställning för länge, sa Tommy Wilén.

Han pratade också om att skapa balans i arbetet. Att varva stillasittande med rörelse, att lyfta ibland och att stå och gå i lagom omfattning. En annan fråga han tog upp var den om återhämtning. För att klara av påfrestningar i arbetet behövs också tid för att varva ner och ta det lugnt.

– När folk får ont i kroppen börjar man genast titta på sådant som inställningen på kontorstolen, men är det verkligen stolen som är problemet? Eller beror ohälsan kanske på att folk inte vågar använda vilorummet så som de borde göra? Ska man jobba med ergonomi på en arbetsplats tycker jag kanske att det är återhämtningen man ska

” För att klara av påfrestningar i arbetet behövs också tid för att varva ner och ta det lugnt.

börja med, sa Tommy Wilén.

Om det regelverk som styr arbetsmiljön på svenska arbetsplatser, talade Kersti Lorén från Arbetsmiljöverket. Hon lyfte bland annat det systematiska arbetsmiljöarbetet, sam, och de uppgifter som måste genomföras för att lagkraven om sam ska anses vara uppfyllda.

– Vi pratar ofta om samhullet som handlar om att undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp. Men det systematiska arbetsmiljöarbetet omfattar en hel del annat också, som att upprätta policies och att utreda ohälsa och olyckor, sa hon.

Karl Herlin är befälhavare på isbrytaren Atle. Han berättade om de nya isbrytare som Sjöfartsverket ska bygga och hur de använt sig av arbetsgrupper med besättningsrepresentanter för att utveckla arbetsmiljön på fartygen.

– Vi har tittat mycket på exempelvis ljudnivåer och hur de →



San-konferensen bjöd på flera rörelsepåuser.

San-konferens

→ kan sänkas genom att isolera maskiner och avdela maskinrummen i mindre utrymmen. Vi har också arbetat med höj- och sänkbara bänkar i tvättstugan, i byssan, på bryggan och i verkstäderna. De här fartygen ska hålla i många år och vi vill göra dem så bra vi kan nu när det ska byggas nytt, sa han.

Karl Herlin berättade att de också lagt ner en hel del tid på utformningen av fritidsutrymmen med rymliga hytter och andra sällskapsytor. Gymmet har placerats högre upp i fartyget än brukligt för en trevligare miljö och bättre ljusinsläpp.

– I februari 2024 ska vi upphandla varv och därefter går projektet in i nästa fas och vi börjar bygga. Första fartyget planeras att vara i verksamhet 2027, sa Karl Herlin.

Dagen avslutades med en presentation av några av alla de innovationer som ombordanställda genomför varje år och som belönats av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Presentationen hölls av arbetsmiljöforskaren Cecilia Österman som också är ledamot i San.

– Det finns redan mängder av goda idéer och innovationer som kan förbättra arbetsmiljön och säkerheten. Ta med er det till era egna rederier och fartyg när ni ska förändra och bygga om, sa hon. Under dagen deltog även ergonomen Magnus Sköldbäck från företagshälsan Runstenen, Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga tekniska högskolan, samt forskaren och synergonomen Hillevi Hemphälä vid Lunds universitet. ●



Bent Björn-Nielsen var på plats för att ta emot årets San-pris som han och kollegan Anders Ekberg (lilla bilden) tilldelades. Båda pristagarna arbetar ombord på Viking Lines fartyg Viking Cinderella. Prisutdelare var Sans ordförande Annika Nordin.

Motivering till San-priset 2023

● Årets San-pris går till en framgångsrik duo som genom ett långvarigt och målmedvetet arbete lyckats vända en tämligen besvärlig personalsituation på fartyget där de båda tjänstgör till något positivt och framåtblickande. Tillsammans har de regelmässigt omhändertagit ärenden som varit viktiga för fartygets besättning och skapat ett modernare förhållningssätt till arbetsmiljön ombord. Bland annat genom ett systematiskt drivande av angelägna frågor i fartygets skyddscommité med handlingsplaner, åtgärder och uppföljningar. En av pristagarnas chefer framhåller också den "otroliga förmågan" att skapa bra relationer mellan fack och företagets landorganisation vilket i förlängningen underlättar för alla anställda ombord.

Synergonomi

"Fartygsmiljön är ett nytt område inom synergonomin"

Dagsljus och inbelysning påverkar inte bara vår dygnsrytm utan kan också ha effekt på prestationsförmåga och vårt fysiska mående. Om det berättade forskaren och synergonomen Hillevi Hemphälä under San-konferensen. Nu har hon fått en inbjudan att besöka isbrytarna i Luleå för att studera ljusförhållanden ombord i fartyg.

Text: Linda Sundgren

→ Dålig synergonomi på arbetsplatsen kan få en rad oönskade konsekvenser. Det kan leda till sömnproblem och öka risken för

olyckor, men också orsaka led- och muskelsmärta i nacke, skuldror och rygg. I snart 20 år har Hillevi Hemphälä forskat om hur ljuset påverkar människan och våra förmågor. Enligt henne är besvär till följd av problem med felaktig ljussättning vanligare än många tror.

– Mellan 20 och 40 procent av befolkningen får problem om belysningen är dålig. Det kan handla om för stora kontraster mellan ljus och mörker, ljusflimmer eller arbetsbelysning som bländar eller skapar skuggor, säger hon i en intervju efter konferensen.

Hillevi Hemphälä konstaterar att arbetsmiljön ombord i fartyg är särskilt utmanande ur ett synergonomiskt perspektiv. Arbetet i maskinavdelningen sker utan tillgång till dagsljus medan det skarpa dagsljuset från ventilerna på bryggan kan leda till problem för befäl



Hillevi Hemphälä.

vid instrumentpanelen.

– Men fartygsmiljön är ett nytt område inom synergonomin som vi behöver studera närmare innan vi kan uttala oss mer i detalj. Nu har jag fått en inbjudan från isbrytarna för att komma ombord och studera belysningen hos dem, säger Hillevi Hemphälä.

På isbrytarna är planen att fokusera på framför allt tre områden: dag- och nattbelysningen på bryggan, belysningen generellt i fartyget samt belysningen i fönsterlösa utrymmen.

– Vi ska söka forskningsmedel för att kunna genomföra en förstudie om belysningen och ljusförhållanden ombord. Fartygsmiljön är komplex och jag ser framför mig att förstudien kommer leda fram till tre doktorandprojekt med olika infallsvinklar. Om fem, sex år kommer vi nog kunna säga betydligt mer om belysningen på fartyg, säger Hillevi Hemphälä. ●

”Har man mycket arbetsrotation blir helheten ganska bra”

Att växla mellan olika arbetsuppgifter har positiva effekter på belastningsergonomin inom färjornas intendenturavdelningar. Det visar de första analyserna av den mätdata som samlats in i projektet Smarta arbetskläder. I vår kommer ett utbildningsmaterial kopplat till projektet bli tillgängligt för alla inom branschen.

Text och foto: Linda Sundgren

→ Forskningsprojektet Smarta arbetskläder handlar om att med teknikens hjälp försöka förbättra ergonomin för personalen inom intendenturen ombord i färjor. Projektet leds av Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga tekniska högskolan, som var på plats under San-konferensen och berättade om studien. Mätningarna i projektets första del är nu genomförda och även om slutrapporten väntas först i augusti 2024, kan forskarna redan nu se vissa resultat. Bland annat framgår det att arbetsrotation minskar risken för skadlig belastning på kroppen. Det berättar Jörgen Eklund i en intervju efter konferensen.

– Resultaten visar tydligt att om man har mycket arbetsrotation blir helheten ganska bra. Det är ett av våra viktigaste resultat. Det finns många arbetsmoment ombord som vi ser är besvärliga om man gör dem under ett helt arbetspass, som att dammsuga heltäckningsmattor i restauranger eller att städa hytter. Men om man varierar arbetet minskar belastningen betydligt.

Mätningarna genomförs på två fartyg, Viking Lines M/S Viking Cinderella och Destination Gotlands M/S Gotland, med hjälp av så kallade smarta arbetskläder. Kläderna består av specialsydda kroppsnära tröjor med sensorer som mäter arbetsställningar och rörelser i överarmar och rygg under arbetets gång. Data från sensorerna lagras i en mobiltelefon under arbetspasset och direkt efter mätningen kan en översiktlig analys tas fram på mobiltelefonen. Forskarna kan också i efterhand mer ingående bedöma om de uppmätta arbetsmomenten och arbetsuppgifterna innebär risk för belastningsskador.

”Kläderna består av specialsydda kroppsnära tröjor med sensorer som mäter arbetsställningar och rörelser i överarmar och rygg under arbetets gång.

Inom projektet tar forskarna också fram förslag på hur belastningsergonomin bland intendenturpersonalen kan förbättras. En metod att minska belastningen är alltså att rotera mellan arbetsuppgifter, men det kan också ske genom tekniska förändringar. Ett

exempel är städning av badrummen i hytterna. För att kunna rengöra badrumsgolven måste den som städar först böja sig ner och lyfta upp toalettborsten från golvet. Efteråt måste personen i fråga ställa tillbaka toalettborsten. Det genererar många ryggböjningar under ett arbetspass.

– Om man istället monterar upp toalettborstehållaren på väggen så slipper man det här.

Då kan man skura golvet utan att behöva böja ryggen lika ofta, samtidigt som jobbet kan utföras lite enklare och effektivare, säger Jörgen Eklund.

Projektet Smarta arbetskläder går nu in i nästa fas. Där får studiedeltagarna testa ett system för arbetsteknikträning. Med

mätsensorer i form av bindlar som fästes runt överarmar och bålen ger tekniken direkt feedback på de rörelser som deltagaren utför. Feedbacken består av vibrationer i bindlarna som talar om hur mycket man lyfter eller böjer kroppen.

– Om man lyfter armarna mer än 30 grader får man en lätt pulserande vibration. Lyfter man dem över 60 grader blir vibrationen starkare och mer ihållande. Samma sak sker om man lutar sig framåt. Böjer man ryggen mer än 20 grader får man en lätt vibration i bålen. Böjer man sig mer än 45 grader blir vibrationen starkare, säger Jörgen Eklund.

Den omedelbara återkopplingen på kroppsrörelserna har i tidigare forskningsprojekt visat sig vara en effektiv metod för att lära in bra arbetsteknik, enligt Jörgen Eklund. Ambitionen när man tränar arbetstekniken är att sträva efter att hålla mängden vibrationer på en låg nivå för att därigenom uppnå en god ergonomi.

Under våren kommer ett utbildningsmaterial kopplat till projektet Smarta arbetskläder tas fram och göras tillgängligt utan kostnad. ●



Smarta arbetskläder har förbättrat belastningsergonomin bland personal på företag i land. Nu provas tekniken ombord i fartyg. Om det berättade Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga tekniska högskolan.

Följande arbetsmoment har undersökts i studien:

- Dammsugning.
- Hyttstädning.
- Lagerhantering med lyft.
- Arbete i butik.
- Taxfree preorder (hanteringen av varor som beställs av passagerare och

levereras direkt till bildäck).

- Matsservering.
- Avplockning av tallriker i restaurangen.
- Diskning.
- Arbete i barer.
- Arbete i byssan.

San har ordet

Från friska fartyg till gilla jobbet

→ Den årliga San-konferensen har utvecklats till en mycket uppskattad tradition för många av oss som på olika sätt jobbar med arbetsmiljöfrågor i vardagen. Ett gyllene tillfälle för sjö- och landanställda, forskare och praktiker att träffas för att lära mer om vad som är på gång och dela erfarenheter. Efter många år i Göteborg genomfördes San-konferensen nu för första gången i Stockholm. Ett argument för att byta mötesplats var att vi i San ville ge deltagarna möjlighet att även kunna besöka Gilla jobbet som hölls dagen efter i centrala Stockholm. Gilla jobbet är Sveriges största arbetsmiljöevenemang med över 2 000 deltagare på plats och ännu fler online. Evenemanget anordnas sedan 2012 av bland andra Prevent, Afa försäkring och Sunt arbetsliv. Eftersom arbetsmarknadens parter gemensamt står för arrangemanget är det vanligt att chefer och skyddsombud går tillsammans på Gilla jobbet. Många tycker det är extra givande att just få tillfälle att lyssna till

och fördjupa sig i olika ämnen tillsammans, för att sedan samtala om hur goda exempel som presenterats kan omsättas till vardagspraktik på den egna arbetsplatsen. Tidigare har jag bara träffat på någon enstaka person jag känner från sjöfarten på Gilla jobbet men i år var det roligt att springa på desto fler. Det är bra, då det finns mycket att lära och inspireras av. Att gilla jobbet är inte bara en attityd, det är en uppmaning att låta arbetsmiljöarbetet i vardagen ta plats. Det görs bäst i samverkan av chefer, skyddsombud och medarbetare som har såväl vilja som kunskap och förutsättningar.



Cecilia Österman

Missade du Gilla jobbet i år? Mycket kan ses i efterhand på gillajobbet.se.

Cecilia Österman,
arbetsmiljöforskare

Utblick

Olyckorna i den europeiska sjöfarten minskade under 2022

Förra året minskade antalet olyckor och incidenter inom sjöfarten i Europa jämfört med året innan, från 2692 till 2510. Det framgår av den europeiska sjöfartsmyndigheten Emsas senaste statistiksammanställning av olyckor. Även antalet personskador sjönk i fjol. Mellan åren 2014 till 2022 rapporterades i snitt 753 personskador om året.

Under 2022 var den siffran 597, vilket är det lägsta antalet skadade som rapporterats till Emsa sedan 2014. Av de skadade var i snitt 84 procent ombordanställda. Den vanligaste orsaken till personskador är att snubbla, halka eller falla. Under 2022 omkom 38 personer ombord, majoriteten av dem var anställda. Det var betydligt färre än

genomsnittet för perioden 2014 – 2022 med 67 omkomna. Den vanligaste orsaken bakom dödsfallen var, precis som vid övriga personolyckor, att snubbla, halka eller falla. Majoriteten av olyckorna inom den europeiska sjöfarten sker på lastfartyg följt av passagerarfartyg och fiskefartyg.

/LS

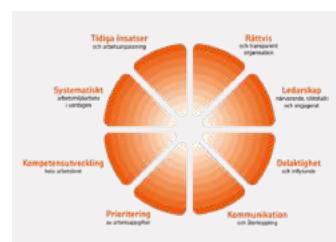
”Så här har vi alltid haft den inställningen är en stor uppför-backe.”

Det sa Karl Herlin, befälhavare på isbrytaren Atle under ett föredrag på årets San-konferens med anledning av utmaningarna kring att försöka tänka nytt och skapa en bra arbetsmiljö på Sjöfartsverkets nya isbrytare som ska börja byggas nästa år.

San tipsar

FRISKFAKTORSTARTEN

Att arbeta med friskfaktorer innebär att förstärka sådant som bidrar till en god arbetsmiljö istället för att enbart fokusera på att förändra det som är dåligt. Den ideella föreningen Suntarbetsliv har tagit fram ett digitalt verktyg – Friskfaktorstarten – som kan användas för att komma igång med arbetet med friskfaktorer. Det innehåller bland annat material för att leda workshops och en matris som kan användas för att inventera arbetsmiljön. Läs mer på suntarbetsliv.se.



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 svenskt flaggade 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. Nedanstående text finns även översatt till engelska på san-nytt.se

Pågående utredningar om civil sjöfart hos Statens haverikommission

Grundstötning i norra Hanöbukten.

Händelsedatum: 2023-10-22
S-199/23

Personolycka i samband med lastning på MS Eckerö i Grisslehamn.

Händelsedatum: 2023-10-13
S-191/23

Brand ombord på passagerarfartyget STENA SCANDICA.

Händelsedatum: 2022-08-29
S-236/22

Personolycka ombord på ett ro-ro-fartyg på resa mellan Göteborg och Kiel.

Händelsedatum: 2022-06-27
S-150/22

Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av passagerarfartyget ESTONIA.

Händelsedatum: 2020-10-02
S-200/20

...

Klämskador i samband med arbete på däck

Transportstyrelsen har under senare tid fått in några händelser där personal skadat sig ombord på arbetsbåtar i samband med underhållsarbete på exempelvis bojar och annan utrustning som befunnit sig under vattnet. Gemensamt har varit att personerna ifråga jobbat ensamma på däck samt att utrustningen varit blöt och hal på grund av sjögräs och annan beväxning samt att det handlar om tunga delar. Det är alltid riskabelt att jobba ensam med tung utrustning där man behöver en kran eller annan lyftutrustning för att kunna hantera det man ska reparera eller underhålla. Det är viktigt att de som ska jobba med liknande uppgifter har relevanta utbildningar i hanterande av lyftutrustning samt att den utrustning man använder

sig av är godkänd (certifierad), väl underhållen och anpassad för det arbete och de tyngder den ska lyfta. Man bör inte heller jobba ensam i samband med hantering av tung utrustning.

...

Trillade i vattnet vid slussning

När ett mindre passagerarfartyg skulle passera genom en sluss i Göta Kanal halkade den person som skulle hoppa iland med trossarna och föll i vattnet mellan fartyget och slussen. Personen ifråga hade sinnesnärvaro att ta sig in i slussporten för att inte klämmas, fartyget la stopp i maskin och gled förbi porten med aktern utan framdrift. Personen i fråga fick skador i form av brutet revben och spricka i skulderbladet i samband med händelsen.

Enligt rederiet finns en rutin för hantering av trossar som inte följdes helt vid händelsen. Det är viktigt att följa de rutiner som finns, i synnerhet när det handlar om oerfarna personer. Det är också viktigt att rutinerna är skapade efter verksamheten, att de genererar säkerhet och är naturliga att följa samt att man ombord uppmantras att följa dem.

...

Öppna luckor i däck

Med jämna mellanrum får vi in händelser där luckor lämnats öppna i däck och någon trillar ner i dem och skadar sig. I värsta fall kan det vara som den händelse vi skrivit om tidigare där en befälhavare föll genom en lucka från livbåtsdäck ner på lastdäck, ett fall på ungefär sex meter med svåra skador till följd. Vanligast är det dock att det är mindre luckor där man trampar ner och delvis faller genom luckan. Öppna luckor i däck bör spärras av väl. Man bör heller inte lämna hålet obevakat då avspärrningar oftast inte

är av den sort som fysiskt hindrar någon att passera dem.

...

Olycka på lastdäck

Utdrag ur Statens haverikommissionens (SHK) rapport om en olycka där en lättmatros klämdes mellan två lastbilar på lastdäck: På kvällen den 19 augusti 2022 påbörjades lastning av ropaxfartyget Huckleberry Finn inför avresa till Polen. Lastningen av fartyget skedde genom att en laststyrman fördelade fordonen till olika lastdäck där ytterligare besättning anvisade fordonen till en plats att parkera på. Två lättmatros ansvarade för lastning av var sin sida av huvuddäcket. En av lättmatroserna ansvarade också för en däckselev som enbart observerade lastningen. Lättmatroserna arbetade initialt i samma fil med lastningen av de två första lastbilarna. I samband med lastningen behövde den första lastbilen backas. Någon kontroll av att det var fritt bakom lastbilen gjordes inte. Backmanövern hade inte heller kommunicerats till övrig besättning på huvuddäck. Den andra lastbilen blev samtidigt anvisad att parkera bakom den första. När den andra lastbilen väl var parkerad gick en av lättmatroserna mellan de båda lastbilarna och klämdes fast mellan lastbilarna. Lastbilsföraren i den parkerade lastbilen

såg vad som inträffade och backade sin bil. Lättmatrosen föll då ihop på lastdäcket med kraftiga smärtor men vid medvetande. Denne fick inga bestående skador och kunde återgå i tjänst efter en tids sjukskrivning.

Orsaker till olyckan:

Brister i rederiets riskanalys och rutiner har lett till att lastbilen backades utan att besättningen först hade säkerställt att utrymmet bakom lastbilen var fritt från hinder.

Bidragande orsaker:

Att lättmatroserna har fått arbeta utan stöd från mer erfaren besättning trots att de har haft begränsad erfarenhet av arbetsuppgifterna. Brister i kommunikationen har också bidragit till att besättningen inte uppfattat varandras avsikter i samband med lastningen.

Bakomliggande orsaker:

Instruktioner rörande arbetsuppgifterna kommunicerades på svenska vilket har inneburit att den del av besättningen som inte talade svenska, saknade fullständig information om lastningsarbetet och förutsättningarna för detta. Rederiet hade inte säkerställt att besättningen hade de kunskaper som behövdes för att genomföra arbetsuppgifterna och det saknades fastställda instruktioner för hur fordon skulle backas på lastdäck.

Foto: Istock



Theme: The San conference

“Ship environments are a new area for visual ergonomics”

Daylight and indoor lighting not only affect our circadian rhythm but can also impact on our performance and physical well-being, according to Hillevi Hemphälä, a meteorologist who has been invited to study light conditions on icebreakers operating from Luleå.

Poor visual ergonomics in the workplace can cause numerous problems, including sleep disturbance and higher risk of accidents as well as joint and muscle pain in the neck, shoulders and back.

“Between 20 and 40 percent of people are negatively affected by poor lighting. There may be too much contrast between light and dark, flickering light or lighting that dazzles or creates shadows,” explains Hillevi Hemphälä in an interview after the conference.

She says that the marine work environment is particularly challenging in terms of visual ergonomics. Work in the engine room has no daylight at all, while bright daylight on the bridge can be problematic for officers working with instrument panels.

“Ship environments are a new area in visual ergonomics that needs more study before we can comment in detail. I have just received an invitation to study the lighting on icebreakers,” says Hillevi Hemphälä.

...

“With a lot of work rotation, the overall outcome is quite good”

Switching between different tasks has positive effects on physical ergonomics in ferries service departments, according to the first analyses of data collected in the Smart Workwear project.

This project studies the use of technology to improve ergonomics for service personnel on board ferries. Jörgen Eklund, professor emeritus at the KTH Royal Institute of Technology, is leading the study. Although the final report is not expected before August 2024, the researchers can already see some results. Among other things, it was noted that job rotation reduces the risk of harmful strains on the body.

“The results clearly show that with a lot of work rotation, the overall outcome is quite good. This is one of our most important conclusions. There are many tasks on board that can create issues if they are done for an entire shift, such as vacuuming carpets in restaurants or cleaning cabins, but if you switch tasks, strain is significantly reduced,” says Jörgen Eklund.

Training material related to the Smart Workwear project will be developed during the spring and will be available free of charge.

The following tasks have been examined in the study:

- Vacuuming.
- Cabin cleaning.
- Stock handling that includes lifting.
- Work in the shop.
- Handling of tax-free preorders (goods ordered by passengers and delivered directly to the car deck).
- Serving food.
- Clearing plates in the restaurant.
- Dishwashing.
- Work in bars.
- Work in the galley.

...

All groups on board do some hand-intensive work

Cooks, cold kitchen chefs and hotel staff are the occupational groups on board ferries in which hand-intensive tasks are most common, according to a risk assessment carried out by the occupational health organization Runsteden.

A new regulation was introduced in 2019 stating that people who carry out hand-intensive work must be offered medical check-ups. Stena Line has commissioned a risk assessment of all staff categories on board its ferries to investigate which jobs have hand-intensive work. It was carried out in collaboration with the occupa-

tional health organization Runsteden, under the leadership of Magnus Sköldbäck, ergonomist.

“The groups we assessed as doing hand-intensive work were cooks, cold kitchen chefs and cabin cleaners,” he said during an interview after the conference. “They were quite high on the rating scale we used.”

Hand-intensive work is defined as tasks performed with “... sustained fast wrist movements using force”. The movements must be carried out “... often or during a significant part of the working day”, according to the Swedish Environment Agency.

“All occupational groups on board carry out some hand-intensive work, but if it is only for a limited time, it is not considered harmful. Washing dishes, for example, may be hand-intensive, but if you only do it for an hour a day and carry out other tasks, it’s not a problem,” says Magnus Sköldbäck.

...

European shipping accidents decreased in 2022

The number of accidents and incidents in European shipping decreased last year compared to 2021, from 2,692 to 2,510 as indicated in the latest statistics from the European Maritime Authority, EMSA. The number of injuries also fell last year. Between 2014 and 2022, an average of 753 injuries were reported each year. In 2022 the number fell to 597, which is the lowest reported to EMSA since 2014. Among those injured, 84 percent were onboard employees. The most common cause of injury during the period 2014 – 2022 was tripping, slipping or falling. In 2022, 38 people died on board, the majority of them seafarers. This was significantly fewer than the average for the period 2014 – 2022, which was 67. The most common cause of death was also tripping, slipping or falling.



BENT BJÖRN-NIELSEN OCH ANDERS EKBERG OM ARBETSMILJÖARBETET OMBORD PÅ CINDERELLA

”Det allra viktigaste är att vi har haft ett bra samarbete och att vi fått in nya skyddsombud som velat jobba med detta. Vi försöker så långt det går hitta kreativa lösningar på de problem som uppstår. Vårt mål har hela tiden varit att skapa en arbetsplats där folk är positiva och trivs.”



Anders Ekberg (tv) och Bent Björn-Nielsen har jobbat tillsammans med arbetsmiljön ombord på Viking Cinderella i flera år.

Foto: Linda Sundgren

Arbetsmiljöframgångar genom delaktighet och samverkan

Betydande arbetsmiljöbrister på M/S Vikning Cinderella fick Seko sjöfolks Bent Björn-Nielsen och huvudskyddsombud Anders Ekberg, att vidta åtgärder för att lösa problemen. I oktober belönades de med Sans arbetsmiljöpris för sitt långsiktiga och framgångsrika arbete.

Text: **Linda Sundgren**

När Transportstyrelsen gjorde en inspektion på Viking Cinderella 2018, konstaterades allvarliga brister i arbetsmiljön. Arbetsmiljöarbetet underkändes på 15 punkter med bland annat sjuktal som inte följdes upp, en icke fungerande skyddsorganisation och arbetsolyckor som inte utreddes. Bland besättningen fanns ett utbrett missnöje över situationen och många upplevde att de inte blev tagna på allvar när de förde fram kritik. Det här fick Bent Björn-Nielsen och Anders Ekberg att agera. Tillsammans satte de igång att bolla idéer och ta fram en åtgärdsplan. När Transportstyrelsen genomförde en uppföljande inspektion ett år senare, konstaterade myndigheten att samtliga brister var omhändertagna även om arbetet inte var slutfört. Sedan dess har Bent Björn-Nielsen och Anders Ekberg fortsatt att

driva arbetsmiljöfrågor på fartyget och i dag tycker de att det fungerar ganska bra.

– Vi är på rätt väg och det blir bättre och bättre hela tiden. En av de viktigaste sakerna tror jag är att folk känner att de blir lyssnade till och att de får vara med och påverka. De märker att det händer något när de tar upp problem med oss, säger Anders Ekberg. Besättningen involveras både i det löpande arbetsmiljöarbetet och vid mer omfattande förändringar ombord.

– Ska vi exempelvis göra en större ombyggnation ska skyddsombud, avdelningschefer, fartygschefer och de som jobbar på avdelningen involveras och skriva under beslutet. Vi kallar det en projektbankett. Det här vinner alla på istället för att rederiet beslutar något som i efterhand måste göras om för att

det inte blev bra, säger Anders Ekberg.

Bent Björn-Nielsen berättar att de gjort en hel del förändringar för att komma dit de är i dag. På den ursprungliga åtgärdslistan stod bland annat att övertyga chefer om fördelarna med en god arbetsmiljö och att de själva skulle vara tillgängliga för sina kollegor.

– Jag tror att det är jätteviktigt att inte bara sitta på kontoret utan att vara ute på fartyget och prata med folk. Vi har också gått pass med nattstädet och vaktmännen för att se hur de har det, säger Bent Björn-Nielsen.

De menar att en framgångsfaktor i sammanhanget är att de gör detta tillsammans och att de har samma grundinställning och mål.

– Det är inte många dagar i veckan som vi inte hörs av, jag och Anders, och vi pratar i telefon och messar varandra även när vi är lediga. Vi vill skapa en arbetsplats där alla är positiva och folk trivs. Man kan inte göra alla nöjda alltid, men vi försöker, säger Bent Björn-Nielsen.

Nu står de åter inför nya omfattande förändringar. Dels ska fartyget dockas för en stor uppdatering efter nyår. Dels kom nyligen beskedet att Cinderella ska få finsk flagg. Vad det kommer att innebära för besättningen är i skrivande stund oklart, men Anders Ekberg och Bent Björn-Nielsen säger att de kommer fortsätta prioritera arbetsmiljöfrågorna ombord.

– Ja, vi pausar inte på grund av det här. Det finns mycket för oss att göra, säger Bent Björn-Nielsen. ●

99 Jag tror att det är jätteviktigt att inte bara sitta på kontoret utan att vara ute på fartyget och prata med folk.



Ergonomen Magnus Sköldbäck har lett en kartläggning av handintensiva arbeten på fyra av Stena Lines fartyg.

Handintensiva arbeten

”Alla yrkesgrupper ombord har inslag av handintensiva arbeten”

Kockar, kallskänkor och hotellpersonal. Det är de yrkesgrupper ombord i färjor där handintensiva arbetsuppgifter är som vanligast. Om det berättade Magnus Sköldbäck från företagshälsovården Runstenen under ett föredrag på San-konferensen.

Text och foto: **Linda Sundgren**

➔ 2019 kom en ny föreskrift som säger att den som utför handintensiva arbeten ska erbjudas medicinska kontroller. Stena Line har därför låtit göra en riskbedömning av samtliga personalkategorier ombord på sina färjor för att utreda vilka befattningar som har handintensiva arbeten. Riskbedömningarna har genomförts i samarbete med företagshälsovården Runstenen under ledning av ergonomen Magnus Sköldbäck.

– De yrkesgrupper som vi bedömde har handintensiva arbeten är kockar, kallskänkor och de som städar hytter, säger han under en intervju efter konferensen. De låg ganska högt på den bedömningsskala som vi använde oss av.

Som handintensivt arbete räknas arbets-

uppgifter som utförs med ”... ihållande snabba handledsrörelser i kombination med kraft”. Rörelserna ska också genomföras ”... ofta eller under en väsentlig del av arbetsdagen”, enligt Arbetsmiljöverkets webbplats.

– Alla yrkesgrupper ombord har inslag av handintensiva arbeten, men om det bara sker under en begränsad tid bedöms det inte som skadligt. Att diska kan exempelvis vara handintensivt, men om man bara gör det en timme om dagen och sedan ägnar sig åt annat, är det inte ett problem, säger Magnus Sköldbäck.

I studien ingick fyra fartyg som trafikerar olika linjer. De fartyg som stack ut i kartläggningen var de med kortare överfarter och snabba hamnuppehåll.

– Ett exempel är färjan mellan Varberg och Grenå. Där är möjligheterna till återhämtning mindre vilket gör vissa arbetsmoment mer handintensiva hos dem.

Den som har ett handintensivt arbete kan få olika typer av besvär; inte bara i händer och handleder utan också i armar, axlar och rygg. Men oavsett var problemen uppstår är nyckeln till en snabb och bra läkning att reagera och agera i tid, menar Magnus Sköldbäck. ●

” Den som har ett handintensivt arbete kan få olika typer av besvär.

Så här gick riskbedömningarna av handintensiva arbeten till:

- Möte med ansvariga chefer.
- Observationer av utvalda arbetsmoment.
- Intervjuer av arbetstagare samt skattning av belastning.
- Checklistor.
- Sammanställning.
- Viss hänsyn tagen till rapporter med mätresultat från Arbets- och miljömedicin i Uppsala.

Checklista för riskbedömning av handintensiva arbeten finns på San-nytt.se under fliken San-konferensen 2023. Magnus Sköldbäcks föredrag, sidan 16.

I korthet

OLYCKAN PÅ M/S ECKERÖ UTREDS AV SHK

Förmiddagen den 13 oktober låg passagerarfärjan Eckerö i Grisslehamn och lastade inför avgång till Åland. Plötsligt föll ena sidan av hängdäcket på bildäck ner och träffade en personbil. En passagerare som befann sig i fordonet och en passagerare som stod bredvid bilen skadades lindrigt. Olyckan utreds av Statens haverikommission.

L/S

INTERNET OMBORD – EN VÄLFÄRDSFRÅGA

Tillgången till internetuppkoppling är den enskilt viktigaste välfärdsfrågan för sjömän i den internationella sjöfarten, enligt 2023 Seafit crew survey. En majoritet av de svarande i undersökningen uppgav att de var nöjda med den uppkoppling som erbjöds på fartygen. Däremot ansågs en ökande arbetsbörda och fatigue försämra det sociala livet ombord.

L/S

ÖKAD JÄMSTÄLLDHET MED DOTTEREFFEKTEN

Om en manlig vd har en dotter ökar jämställdheten i företaget. Fler kvinnor anställs och könsfördelningen i bolagets styrelse blir jämnare. Det visar en studie från Jönköping universitet och Handelshögskolan i Stockholm, som tidningen Arbetsliv rapporterar om. Men dottereffekten uppstår först när barnet börjar skolan och papporna inser vilka utmaningar som döttrarna kommer att möta i livet.

L/S

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