

Missbruk till sjöss måste tas på allvar

Agera snabbt och bestämt. Var tydlig, men visa omtanke och välvilja. Då ökar chanserna att nå fram till den som fastnat i missbruk och skaderisken för såväl den enskilde som företaget minskar.

Ombordmiljön innehåller flera ingredienser som bidrar till att sjömän löper större risk än många andra yrkesgrupper att drabbas av alkoholism. Skiftarbete, frånvaro av familj och vänner, isolering och tillgång till alkohol är några av de faktorer som gynnar drickandet. Och den som förlorat kontrollen över sitt liv till alkoholen är en säkerhetsrisk ombord. Inte minst i krissituationer då en berusad besättningsman kan innebära livsfara för både sig själv och omgivningen. Varje misstanke om missbruk bör tas på största allvar och hanteras omgående. Det menar Björn von Gerber, alkohol- och drogterapeut och nykter alkoholist med ett förflutet inom sjöfarten.

– Man gör varken företaget, sig själv eller kollegan en tjänst genom dra ut på det, säger han. Den här sortens problem försvinner inte av sig självt och situationen kommer bara att bli värre.

Motstånd och förnekelse

Men att närma sig en kollega med spritproblem kan vara svårt. Förnekelse, manipulation och lögn ligger i alkoholismens natur och förmodligen saknar personen i fråga själv insikt om sina problem, eller i alla fall vidden av dem. Risken är stor att du möts av ett hårdnackat motstånd och bortförklaringar, troligen mycket trovärdiga sådana.

– Berätta för den det gäller vad du upplevt med försämrade arbetsprestation, röda ögon, spritdoft eller vad det nu är. Var klar och tydlig men undvik pekpinna och fördömanden. Visa omtanke och att du inte är ute efter att skada personen.

– Informera om arbetsgivarens rehabiliteringsansvar och berätta vad som finns att

erbjudas i form av behandlingshem, öppenvårdskontakter med mera.

Den nära relation som ofta uppstår mellan människor ombord kan försvåra hanteringen av problemen, konstaterar Björn von Gerber.

– Du har kanske själv suttit med och druckit vid några tillfällen och det utnyttjar sjukdomen. Du kan få höra saker i stil med "förra veckan söp vi ju tillsammans". Den som har problem kommer på alla sätt att försöka få dig att tappa fattningen och styra bort samtalet från sig själv.

Alkohol- och drogpolicy

För att veta hur man bäst ska agera är det, enligt Björn von Gerber, a och o med en bra alkohol- och drogpolicy inom företaget. Den ska vara tydlig och ge så litet utrymme som möjligt för diskussion och ifrågasättande.

– Helst skulle jag vilja se en nollgräns för alkohol ombord, säger han. Då slapp man allt jidder om hur mycket man får dricka. För dem som kan hantera alkohol skulle en nollgräns inte vara något problem, möjligen lite tråkigt. Men den som verkligen har problem med spriten skulle opponera sig rejält.

Han rekommenderar också att anhöriga informeras om företagets inställning i alkohol- och drogfrågor.

– Familjen har ofta känt till problemen i flera år innan man märker något på jobbet.



Känner de förtroende för företaget vågar de kanske berätta. Men det är viktigt att de känner trygghet och förvissning om att de inte riskerar att göra den anhörige arbetslös.

Det är också viktigt att ombordanställda får mer kunskap om missbruk. Dels för att inte luras av eventuella bortförklaringar vid en konfrontation. Dels för att lära känna igen alkoholismens varningssignaler såsom röda ögon, spritlukt, lättretlighet, humörsvängningar, nervositet, hög alkoholtolerans med mera.

– Skydda inte en kollega som dricker för mycket genom att släta över om denne gjort bort sig på fyllan eller med att ljuga för hans skull, säger Björn von Gerber. Det spår bara på problemen.

Han anser att det inte är någon säkerhetsrisk att låta en nykter alkoholist arbeta kvar ombord. Men under den akuta primärvårdsfasen rekommenderar han sjukskrivning.

– Den tid man är inlagd på behandlingshem eller kanske har en intensiv period →

SAN NYTT in English

To all TAP employed seafarers onboard our vessels.

As you may have noticed "SAN NYTT" now has an active website at www.san-nytt.se. I strongly urge all of you to look into the site, where you will find an English version not only of the site itself, but

also of the produced copies of the periodical "SAN NYTT". Please feel free to submit your thoughts and ideas regarding this site through the header "contact" where you may submit your text.

Best regards,

Captain Pieter Sprangers,
Chairman SAN

Kurs i arbetsmiljöarbete får bra betyg

Systematiskt arbetsmiljöarbete är inte krångligt eller komplicerat. Arbetsmetoden används redan inom fartygens säkerhetssystem. Det budskapet gavs vid SARFs seniorbefälskurs i systematiskt arbetsmiljöarbete.

Det är den sista av tre intensiva dagar vid Quality Hotel Globe i Stockholm. Uppdelade i mindre grupper diskuteras frågor som förändring, attityder och samarbete ombord. Margareta Lidenberg från Previa företagshälsovård har ägnat förmiddagen åt att prata om arbetsmiljöns psykiska och sociala aspekter. Nu går hon runt bland grupperna.

– Okej, nu samlar vi oss och lyssnar på vad vi kommit fram till, säger hon efter en stund. Hur resonerar ni kring det här med förändringar?

Hon ställer sig längst fram i rummet och lämnar ordet fritt.

– Man ändrar för mycket, säger någon. Det kommer hela tiden nya regler och papper man ska fylla i. Man hinner knappt sätta sig in i en grej förrän det är dags för nästa.

– Ja det kommer hela tiden nya blanketter från olika håll, fyller en annan deltagare i. Det är tufft och man får aldrig någon arbetsro.

Kursen är den första av tre i systematiskt arbetsmiljöarbete. Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF, är arrangör och intresset för kursen är stort.

– Vi är redan övertecknade och det blir troligen fler kurser framöver, säger Pieter Sprangers på SARF. Det finns ett stort intresse för arbetsmiljöfrågor på båtarna. Men de som inte tycker att ämnet är roligt måste ta till sig det ändå och inten-

tionen är att i framtiden lägga in arbetsmiljökunskap inom ramen för linjeutbildningen på Sjöfartshögskolorna.

Systematiskt arbetsmiljöarbete kan låta krångligt för den oinvidige, men Pieter Sprangers menar att mycket av arbetet redan görs i fartygens skyddskommittéer och inom ramen för "safety management".

– Det gäller bara att få lite systematik i det hela. Ärendegången är den samma som vid exempelvis incidentrapporteringen: man påbörjar arbetet, gör en loop och avslutar sedan med en återkoppling till ursprungspunkten.

Kursen vänder sig främst till seniorbefäl, men även en representant för landsidan finns med, Ann Hägglund, vid Nordö Link. Så här sista kursdagen tycker hon att det varit givande.

– På Nordö Link började vi arbeta med systematiskt arbetsmiljöarbete i februari i år och för mig blev det här en bekräftelse på att vi är inne på rätt spår, säger hon.

Sammansättningen av föreläsare och mixen av ämnen med sociala och medicinska aspekter blandat med lagar och förordningar får också bra betyg.

– Så här på rak arm kan jag inte komma på något jag saknat, säger hon.

En annan deltagare, Kristoffer Harrison, intendent på ett av Viking Lines svenskflaggade fartyg, är också nöjd.

– Min filosofi är att personal som trivs gör ett bra jobb och att öppna kommunikationsvägar behövs för detta. Och det har jag fått stöd för på kursen. Sen var det vissa bitar med lagar och förordningar som kanske är mer aktuella för befälhavare och redare än för mig.

Linda Sundgren

Missbruk till sjöss, forts.

med enskilda samtal är det bra att helt kunna ägna sig åt detta. Därefter ser jag inga hinder för personen att återgå i tjänst. Självhjälpsgrupper har gott om material att ta med ut på sjön.

Spriten styrde hans tillvaro

Han var en uppskattad chef och hyllades för sin kompetens. I själva verket höll han på att supa ihjäl sig. Drickandet och karriären gick hand i hand för Björn von Gerber.

Som sextonårig befälselev tog han sin första fylla 1963 i Gdynias hamnkvarter. Tre år senare seglade han styrman. Redan då hade spriten börjat styra hans tillvaro och han gick ofta iland ensam för att dölja hur mycket han drack. 1977 var han en storkonsumerande överstyrman. Cheferna märkte dock inget och de var mycket nöjda med hans arbete. Han erbjöds en tjänst som lastinspektör i USA och därifrån fortsatte karriären inom den landbaserade sjöfarten med allt högre befattningar och utökat ansvar. Och drickandet blev bara värre och värre.

– Jag fick aldrig några signaler om att något var fel eller att jag borde ändra livsstil. Tvärt om belönades jag med nya befordringar. Så här i efterhand tycker jag att det är lite konstigt att ingen reagerade. Men folk vågade inte gå på mig. Jag var burdus och kompetent och tystade kritikererna med min kunskap, säger han.

Mot slutet av åttiotalet började fasaden krackelera. Björn von Gerber hade gått ner sig ordentligt, gömde sprit hemma i garaget och missade viktiga möten på jobbet. När han sökte en ny tjänst och blev kallad till intervju kom dråpslaget.

– Du är perfekt för jobbet, men du får det inte för du super, sa chefen till mig. Jag fattade ingenting och försökte prata bort det. Men han stod på sig. Och hans ord satt kvar länge i mitt medvetande. Det blev nog lite av en vändning.

Ändå fortsatte drickandet fram 1991, men då var botten nådd. Björn von Gerber sökte själv hjälp och efter en fem veckors Minnesotabehandling och därefter aktivt deltagande i självhjälpsgrupper har han hållit sig nykter i 13 år. Idag har han omskolat sig och arbetar som alkohol- och drogterapeut på företaget Selfhelp Gruppen i Stockholm med att hjälpa andra alkoholister. Ibland möter han sina forna kollegor inom sjöfarten och han noterar att inställningen till alkohol bland sjöfolk är positiv.

– När jag är ute på rederier och pratar med seniorbefäl kommer ibland kommentarer som "tur att brandlarmet inte går tio en lördagskväll". Det finns fortfarande en hel del att göra för att förändra den attityden.

Linda Sundgren

Flera gånger om året distribuerar Sjöfartsinspektionen angelägna meddelanden och budskap. Syftet är att ge branschens aktörer mer kunskap och ökat säkerhetsmedvetande. Texten kan också läsas på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se under rubriken Sjöfartsinspektionen. Ansvarig för utskicket är Utredningsenheten vid Sjöfartsinspektionen. Synpunkter, åsikter och förslag tas tacksamt emot på telefon 011-19 12 73 eller e-post inspektion@sjofartsverket.se.

Manipulerande med brandutrustning ledde till avvisning

Under en kryssning med en svensk färja utlöstes brandlarmet i en hytt. En besättningsmedlem kom för att undersöka orsaken. I hytten fann han två rökande passagerare. De upplystes om att det råder rökförbud i hytterna varpå de fimpade. Efter att besättningsmedlemmen avlägsnat sig tog den ena passageraren bort rökdetektorn från sitt fäste i underdäck och dolde den i en av kojerna. Därefter begav de sig till restaurangen.

Borttagande av detektorn ledde till en felindikering på brandtavlan. Passagerarna söktes upp i restaurangen och ombads följa med till befälhavaren. De upplystes om allvaret i sitt tilltag och det hela slutade med att de sändes iland med polisbåt. Sjöfartsinspektionen vill understryka allvaret med att manipulera ett fartygs säkerhetssystem.

Iu/It

Böter för brist på vård och underlåtenhet att rapportera

En besättningsmedlem på ett svenskt fartyg skadades svårt förra vintern. Ombord gav man denne smärtstillande tabletter, utan att kontakta Radio Medical. Först när fartyget kom till kaj fick den skadade läkarevård. Befälhavaren fick böta för att denne inte sört för att besättningsmedlemmen fått betryggande vård. Dessutom bötfälldes befälhavaren för att inte genast rapporterat händelsen till Sjöfartsinspektionen. Böterna uppgick till 60 dagsböter.

Utredningsenheten påminner om att det föreligger skyldighet att rapportera till Sjöfartsinspektionen – inte bara vid olyckor utan även vid tillbud och oavsett om skada uppkommit eller inte (Lagen om utredning

av olyckor 1990, SJÖFS 1991:5, SJÖFS 1974:9).

Iu 080201-03-15185

Otät lucka kan ha orsakat förlisning

Under trålning i Skagerrak hade fiskebåten 15–20° slagsida, vilket ombord ansågs vara fullt normalt. Plötsligt fick båten en slagsida uppemot 40–50°. Befälhavaren sprang ner från bryggan och purrade ut de tre besättningsmedlemmarna. Efter att alla tagit på sig räddningsdräkter hoppade två av de fyra fiskarna i flotten. Strax därefter lade båten över ytterligare, varvid även de återstående två tog sig till flotten. Sedan sjönk båten. De fyra plockades upp av handelsfartyg.

Förlisningen orsakades troligen av vatteninträning, möjliggjord av slagsidan under tråldraget. Av de luckor och dörrar som fanns var alla som stod under vatten stängda, medan ett par högre upp var öppna. En av de stängda luckorna var inte helt tät.

Den rimligaste förklaringen till olyckan torde vara, att mer vatten än vanligt trängt in genom den otäta luckan, alternativt att något mer slagsida än vanligt förekommit och därmed tillåtit vatten att tränga in via någon av de öppna luckorna.

Erfarenheter

- Besättningen hade stor glädje av kunskaper de erhållit från säkerhetskurser (hantering av flottar, räddningsdräkter etc.).

- Trålning med stor slagsida kan vara vanskelig – ska man alls göra det kan en krängningsvisare underlätta arbetet.

- Man kan inte nog betona betydelsen av att alla luckor och öppningar är ordentligt stängda och skalkade, på liten båt såväl som stort fartyg. Läckage ska naturligtvis inte tillåtas.

Sag 199914119 Arkivkode 01.40.05

Sjöfartsstyrelsen DK

Maskinrum vattenfylldes vid barlastkörning

Ett fartyg på varv skulle dockas. Inför dockningen körde en av styrmännen en del barlastvatten på natten. Samtidigt hade man i maskinrummet förberett för underhållsarbete av barlastsystemet. En pump och en del rör hade monterats ner.

Efter tre timmar noterade styrmannen att nivån i tankarna inte steg som förväntat. Det uppdagades att vattnet hade fyllt



maskinrummet till två och en halv till tre meters höjd. Efteråt konstaterades att tre nivåalarm hade aktiverats under fyllningen. Inget av dessa larm hade emellertid fått vakthavande i maskinkontrollrummet att gå ner och kontrollera, utan larmen hade bara kvitterats.

DNV Casualty Information 2/2004

Stor båt i grunt vatten

På inresa till Östersjön passerade ett medelstort bulkfartyg Öresund för lastning i Baltikum. Efter lastning avgick man för resa till Fjärran Östern. En av styrmännen, som hade i uppdrag att planera resan, gjorde återigen upp resplanen genom Öresund. De andra styrmännen förstod så småningom att resplanen kunde orsaka problem, eftersom fartyget efter lastning hade ett djupgående på nästan elva meter. Då passage genom Öresund endast tillåter djupgående på maximalt sju meter försökte de att uppmärksamma befälhavaren på problemet. Han vägrade emellertid att ta till sig frågeställningen. Då fartyget närmade sig Flintrännen försökte vakthavande styrman att undvika de grundaste avsnitten på sjökortet. Trots att vattendjupet minskade successivt kunde man inte förstå att fartyget styrde allt sämre. Det kom inte heller några maskinalarm. Strax därefter grundstötte fartyget. Befälhavaren hade ingen annan motivering till valet av rutt än att man ju gått där tidigare. Det kunde också konstateras att styrmännen, som visste att det var för grunt, endast svarade att det var befälhavarens beslut. Ombord fanns uppenbarligen en osund hierarkisk ordning, där befälhavaren inte lyssnade till sina styrmän och där styrmännen i sin tur visade en förödande respekt för befälhavarens order.

Iu 080202-04-16378

Insjö passerat 1 000 rapporter

Sjöfartsbranschens olycks- och tillbudsrapporteringsystem, Insjö, passerade under eftermiddagen den elfte oktober antalet 1 000 inskickade rapporter. Den tröghet som konstaterats under ISPS-kodens införande tycks därmed ha lättat något. Rapportdatabasen bygger på principen att rapporter kommer in från besättningarna till rederierna via det interna ISM-systemet och att rederierna sedan vidarebefordrar

rapporterna till databasen, där de avidentifieras och lagras. Man kan alltså bidra till framtidens sjösäkerhet genom att rapportera enligt ISM-koden.

Rapporter om avslitna trossar

En av de senaste rapporterna från Insjö handlar om ett fartyg som avgick med en tross som inte var avlagd. Trossen gick av, men någon skada förutom på trossen upp-

stod inte. Trossen användes vanligtvis inte, och i samband med att man bytte besättning glömdes den bort. En annan liknande händelse rapporterades också nyligen. Den gången skadades bland annat brädgång och brädgångsstötter.

Betydelsen av korrekt avlämning vid avlösning samt att man noggrant följer rutiner, inte minst på färjor, kan inte nog betonas. Personskador och till och med dödsfall inträffar ibland i samband med liknande händelser.

Insjö 1010 och 997

Riktlinjer mot vuxenmobbing kan skapa bättre arbetsklimat ombord

Att stödja de som blir trakasserade på arbetsplatsen samt att locka fler kvinnor till sjöfarten. Det är de främsta skälen till att britterna utarbetat riktlinjer för att motverka vuxenmobbing ombord. Snart finns materialet översatt till svenska.

Fartyg skiljer sig från de flesta andra arbetsplatser genom att de anställda bor och jobbar på samma ställe. Den som vantrivs ombord är därför extra utsatt och i stort behov av stöd och hjälp. Så resonerade Tim Springett på brittiska redareföreningen då han tillsammans med företrädare för landets två sjöfackliga förbund, Numast och

RMT, beslöt att utarbeta riktlinjer för hur vuxenmobbing ska hanteras. Men de hoppas också kunna förmå fler kvinnor att välja haven som arbetsplats.

– Eftersom så få kvinnor söker sig till sjöfarten riskerar vi att gå miste om många potentiellt duktiga sjömän, säger Tim Springett. Kanske kan vi göra fartygen mer attraktiva för kvinnor genom att skapa ett bättre arbetsklimat på fartygen.

Riktlinjerna finns samlade i en handbok som heter Workplace Harassment and Bullying (se en längre artikel i SAN NYTT nr 2-3/2004). Dessutom finns en tillhörande video med exempel på mobbingssituationer baserade på verkliga händelser.

”Eftersom så få kvinnor söker sig till sjöfarten riskerar vi att gå miste om många potentiellt duktiga sjömän.”

Med hjälp av EU-pengar ska materialet nu spridas runt om i Europa. Handboken översätts till flera språk, däribland svenska. Videon ska finnas som DVD med undertext på franska, polska, ryska samt engelska (för den ibland grova dialektens skull).

– Hur spridningen av materialet kommer gå till vet jag inte, säger Tim Springett. Men redan nu i december ska handboken översättas.

Linda Sundgren

Systematiskt arbetsmiljöarbete på SAN-konferens

Fjortonde oktober hölls första stora SAN-konferensen sedan länge i Göteborg. Huvudtemat, systematiskt arbetsmiljöarbete, lockade åhörare som näst intill fyllde lokalen.

”Bra baskunskap”. ”Glädjande mycket redarfolk”. Det är kommentarer från två fackliga företrädare som besökte konferensen. En av dem, Johan Marzelius, arbetar sedan i våras med arbetsmiljöfrågor på Sjöbefälsförbundet.

– Jag som inte hållit på med de här frågorna så länge tyckte konferensen gav bra grundkunskap, säger han. Det var mycket som var intressant och ämnena kändes aktuella. Föredragen om marinenes sömn- och vakenhetsprojekt och det som läkaren från företagshälsovården pratade om var särskilt bra.

En annan besökare var Tomas Sjöstedt på Fartygsbefälsföreningen. Han har

engagerat sig i arbetsmiljöfrågor i många år och även han tyckte att konferensen hade en hel del att erbjuda.

– På arbetsmiljöområdet sker inga revolutioner. Det är en långsam process och det tar många år att genomföra förändringar. Därför är konferenser som den här viktiga.

135 personer var anmälda och Tomas Sjöstedt konstaterar att det bland åhörarna fanns en hel del rederiföreträdare.

– Det är glädjande, för arbetsgivarna behöver höra detta om och om igen, säger han. Tendensen är annars att de applåderar på konferenserna men sedan händer ingenting när de kommer tillbaka till kontoren.

Också arrangörerna var nöjda med dagen och planerar att hålla en stor SAN-konferens även 2005.

Linda Sundgren



SAN NYTT

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
Box 404, 401 26 Göteborg
Tel: 031-62 94 00
E-post: info@san-nytt.se
Hemsida: www.san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Pieter Sprangers, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, lindasundgren@telia.com

Redaktionskommitté:
Tomas Sjöstedt, SFBF
Mikael Huss, SBF
Göran Hansson, SEKO Sjöfolk

SAN-Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2004