



### TEMA: MAT OCH MOTION

# Ät rätt och håll dig frisk

**Skiftarbetare lider oftare av övervikt än andra och för den som går vakt kan det vara svårt att skapa bra ät- och motionsvanor. Men det går att leva sunt även till sjöss, hävdar hälsokonsult Mats Peterson.**

En stadig frukost, lunch och middag. Lägg därtill ett par småraster med fikabröd samt öl och macka framför teven på kvällen och du har passerat ditt dagliga kaloribehov med bred marginal. Stoppa du dessutom i dig ett par rejäla mackor eller en tallrik överbliven middagsmat i mörkret på bryggan lagras ytterligare kilon.

- Det blir lätt tusen extra kilokalorier per dygn. Det gör ett kilo på tio dagar och tio kilo på ett år! Den som äter på natten går upp ännu fortare eftersom kroppens förbränning går på lågvarv då och skiftarbetare är också mer överviktiga än andra, säger Mats.

Dålig kost vid fel tillfällen sätter sig inte bara som missprydnader runt kroppen. Det leder också till trötthet, försämrad arbetsförmåga, koncentrationsproblem med mera. För att inte tala om alla kostrelaterade sjukdomar, såsom diabetes och hjärt- och kärlsjukdomar. Enligt Mats kan också många förslitningsskador härledas



*Mats Peterson illustrerar hur viktig mänsklig beröring är för välbefinnandet vid höstens SAN-konferens.*

till våra matvanor.

- Kroppen tömmer sina energiförråd uppifrån och ner och först försvinner energin från nacke, axlar och skuldror. Det leder dels till en snabbt försämrad energitillförsel till hjärnan men gör också, i kombination med monotona

rörelser, att många får värk i just de här områdena.

Våra kroppar är programmerade att vara uppe dygnets ljusa timmar och sova när det är mörkt. Förbränning och energibehov är anpassat därefter. Högst är förbränningen på morgonen och mitt på ->

## Mats Petersons hälsoråd

### Till dig som jobbar ombord:

- Ät frukost, lunch och middag. Du som går vakt och brukar "sova över" en ordinarie måltid, se till att äta ordentligt innan du lägger dig för att sedan ta något lättare när du vaknar.
- Undvik fettstinna mackor eller hela måltider när du jobbar natt. En tallrik fil och müsli eller gröt och en rågmacka innan du går på är lagom. Ta gärna med en påse med nötter, russin och torkad frukt till bryggan. Undvik kaffe.
- Skapa träningsrutiner. Tjugo minuter cykling och lika länge muskelträning om dagen räcker för att hålla kroppen i trim.
- Ät frukt eller fiberrikt bröd till mellanmål. Undvik snabba blodsockerhöjare som sockerkaka, läsk och godis.

### Till dig som arbetsgivare:

- Inspirera personalen att vilja förändra sina levnadsvanor. Locka alla som tränar en halvtimme om dagen med exempelvis ett par biobiljetter eller trisslotter vid avmönstring.
- Fortbilda kockarna i sund matlagning.
- Förse varje fartyg med en massagefåtölj och hörlurar med avslappningsband. Det erbjuder enkla sätt att varva ner på samtidigt som sömnen förbättras.
- Kom ihåg att uppmuntra personalen. "En klapp i ryggen" då och då höjer både det allmänna välbefinnandet och arbetsprestationen.



Kurs i riskbedömning i Lojo.

FOTO: TRIMMARE

## Finska sjömän trimmas i projektet TrimMare

**En storsatsning på sjömannens hälsa pågår i Finland. Allt från matvanor och sociala relationer till arbetsskador och olyckor omfattas av projektet, TrimMare.**

– Det vi gör är helt unikt och det har aldrig gjorts något motsvarande i Finland tidigare, säger Marina Paulaharju vid sjömanspensionskassan i Helsingfors.

I Finland finns mängder av undersökningar som visar på olika hälsoproblem bland sjömän. Dåliga matvanor, motionsbrist, arbetsskador, stress och sömnstörningar är bara några. Därför sa sjömanspensionskassan ja till att finansiera projektet, TrimMare, när det presenterades av Åbo regionsinstitut för arbetshygien för snart tre år sedan. Fyra miljoner har satsats, men man räknar med att snart ha tjänat in den summan.

– Får vi tio invaliditetsärenden färre per år så är hela projektet finansierat. Vi har en alldeles för stor andel sjömän som inte kan arbeta och något måste göras, säger Marina.

### Stress ett problem för många

Då projektet startade gjordes en kartläggning av hur sjömännen själva ser på sin arbetsmiljö. Mer än var femte upplevde mycket eller jättemycket stress, framför allt på färjorna. Många efterfrågade fettsnålare mat, men även bättre ledarskap.

– Vår förhoppning är att folk ska bli mer medvetna om hälsofrågor och börja tänka i nya banor. Och det är viktigt att man förstår att det är allas

ansvar hur vi mår på jobbet, både arbetsgivares och anställdas.

Nyckelpersonerna i projektet är de så kallade trimmarna som rekryteras bland de ombordanställda via rederierna. Genom dem går informationen från projektledarna ut till besättningarna. Fartygen får arbetsmaterial med olika teman och man använder sig av färdiga koncept från exempelvis diabetikerförbundet. Trimmarna ordnar också idrottsevenemang och samlar till möten i olika frågor.

– Alla trimmare har genomgått en tvådagars grundkurs och en dags fortbildning. Där har de fått lära sig hur man stöttar en människa som behöver hjälp med att öka sitt välmående, säger Marina.

Kurser med mer specialiserat innehåll ges också. Bland annat har sjöcockar bjudits in för att lära sig mer om "lättare" alternativ. Varje år hålls två konferensdagar då branschföreträdare samlas för att diskutera olika hälsofrågor.

– Vi har bland annat tagit upp problemen med att många sjöfarare har svårt att ta sig till sin företagshälsovård därför att de bor för långt bort. Men flera förslag till lösningar har förts fram och det är otroligt givande att träffas och utbyta erfarenheter på det här sättet, säger Marina.

Hon säger att de flesta större finska rederier deltar i projektet, men att även en del mindre bolag är med. TrimMare startade 2003 och ska utvärderas till hösten.

Linda Sundgren

Ät rätt och håll dig frisk, forts.

dagen. Den avtar framåt eftermiddagen för att sedan gå ner till mycket låga nivåer under natten. En bra fördelning av matdygnet är därför en rejäl och näringsrik frukost, en vällagad lunch och en lättare middag. Ett par mellanmål med exempelvis frukt behövs också. Men den som går vakt och är vaken nattetid, behöver fylla på energiförråden även då.

– Låt säga att du går på vid midnatt. Då är det bra att äta en tallrik gröt eller yoghurt och en rågmacka någon halvtimme innan. Behöver du sen ha något att tugga på under natten är det lämpligt med en påse nöt- och russinblandning och torkad frukt. Då får du i dig lite bra fetter och den energi du behöver för att hålla hjärnan i igång, säger Mats.

För att inte rubba balansen i kroppen bör stora mängder fett och socker undvikas. Det "dåliga", mättade fett som det finns gott om i exempelvis smör, ost och grädde råder det allmän överkonsumtion av. Genom läsk, godis och bakverk får vi i oss stora mängder socker, och även det har kroppen svårt att hantera. En chokladbit till mellanmål orsakar en snabb sockertopp i blodet men för dig ganska snart ner i en djup vågdal som gör dig lättirriterad och lurar dig att vilja ha ännu mer sött.

### Socker stimulerar aptiten

– I en undersökning lät man två grupper äta hamburgare. Hälften drack vatten till medan andra halvan fick läsk. De som drack vatten blev mättare än de som drack läsk. Det beror på att sockret stimulerar aptiten och ger en minskad mättnadskänsla, säger Mats.

Ät istället frukt, grönsaker, rågbröd och gröt, sådant som innehåller gott om fibrer och skapar en behaglig och långvarig mättnadskänsla. Men det är också viktigt att ta god tid på sig vid måltiderna.

– Slänger man i sig maten på tio minuter går den nästan rakt igenom kroppen, utan att vi hinner tillgodogöra oss några näringsämnen. En måltid bör i alla fall ta en halvtimme för att man ska hinna tugga i lugn och ro, säger Mats.

Text och foto: Linda Sundgren

### Om Mats Peterson

I 15 år har Mats Peterson ägnat sig åt kost- och motionsfrågor. Han har arbetat med Tre Kronor, svenska Davids Cup-lag, Himalayaexpeditioner och individuella OS-satsningar. Han arbetar också med hälsoutveckling inom företag och är en ofta anlitad föreläsare, bland annat på SAN-konferensen i höstas.



Det är viktigt hur maten presenteras menar Emma Winblad, som alltid rimmar lördagsmenyerna.

*I en låda ska jag lasta  
Ägg, skinka, lök och pasta  
Så att ni till frukost får gratäng  
Som får er att hoppa upp ur säng  
För den som hellre vill leva sunt  
Finns det gröt med äpple skivat tunt  
Till lunch serveras torsk med mos  
Den som ogillar fisk kan dra sin kos  
Sen till kvällen får vi snittar  
I dem tror jag vi skinka hittar  
Räkor till varmrätt med chilistark sås  
Och till detta fullkornsris fås  
Efter middagen blir det en paj  
Och kocken passar på att besöka vår kaj*

# Kocken som utmanar mässmaten

**Hon ställer fruktsallad och morotsstavar i kylan, lägger på en vit duk till helgen och presenterar menyerna med rim.**

– Det gäller att skapa en positiv spiral kring maten och få alla med sig, säger sjökock Emma Winblad.

Från den luftiga lägenheten med panoramavvy över Nackas gamla villakvarter i södra Stockholm känns sjöfarten avlägsen. Men Emma har ingen längtan efter att byta byssan mot ett restaurangkök i land.

– Ombord vet jag exakt vilka jag lagar till och hur många som kommer att äta. Till en restaurang kan det komma allt mellan tre och hundra gäster på en kväll och du har ingen aning om vilka de är eller vad de tycker om. Sen är det väldigt fritt ombord och jag kan själv bestämma matsedel och inköp.

Hon var bara 19 år då hon 1994 gick ut sjökockskolan i Göteborg. Efter ett par vikariat hos Ferm, numera Broströms, fick hon fast anställning och har sedan dess varit kvar inom rederiet, även om hon då och då bytt fartyg. Som nyutexaminerad lagade hon den mat hon trodde att "alla" sjömän ville ha, rejäl och stabbig med mycket smör och grädde. Men en äldre man i besättningen fick henne att tänka om.

– Han kom in till mig i byssan och sa: "Tack för maten Emma, du har just lagt

grunden till min tredje hjärtinfarkt."

Idag lagar Emma mat som skiljer sig en hel del från traditionell sjömanskost. Hon håller igen på fett, serverar alltid fräscha grönsaker och kokar hellre än steker.

– Framför allt de som har problem med hjärtat eller diabetes, vilket faktiskt är ganska många, tycker det är bra att det finns alternativ. Men jag propagerar inte för någon hälsokost eller tvingar på någon något, jag ger alternativen och sen är det upp till var och en att välja vad de vill ha.

**Hellre lägga till än dra ifrån**

Emmas grundfilosofi är att hellre lägga till än att dra ifrån. Därför står fruktsalladen och morotsstavarna sida vid sida med smörgåsbrickan i kylan och till frukosten serveras både omelett och gröt. Men hon drar sig heller inte för att röra om i invanda matmönster.

– Jag brukar variera ärtsoppa på torsdagarna med andra soppor. En del är skeptiska medan andra är skittrötta på att äta ärtsoppa en dag i veckan är ut och är in och blir jätteglada. Pannkakorna brukar jag däremot behålla, så det blir lite av en kompromiss.

Ibland handlar det om att förändra mer "lokala" matvanor.

– På gamla Johnsonbåtar äter de alltid glass till efterrätt på onsdagar och söndagar, men det brukar jag strunta i. Istället

gör jag efterrätter som passar ihop med maten för dagen. De brukar vara lite sura i början, men efter ett par veckor ger det med sig.

**Heliga traditioner**

Men även Emma har insett att vissa traditioner är för heliga för att förändra, som ägg och bacon på söndagsmorgnarna och löksås med fläsk någon gång varje resa.

– Jag kör mitt race, men inom deras ramar. Jag ser vad de äter och lyssnar till vad de säger, även om just gnäll om onsdagsglassen går in i ena örat och ut genom det andra.

Hon anstränger sig för att skapa en positiv stämning kring ätandet och satsar mycket på vällagade och balanserade menyer. Till helgen blir det ofta tre rätter med vita dukar på borden.

– Ofta är det ganska tråkigt ombord och det gäller att ta varje tillfälle i akt att fira och göra något extra, säger hon.

Emma är också noga med hur maten presenteras. Varje dag sitter ett underhållande serietidningsklipp om mat bredvid menyerna och på lördagar presenteras rätterna på rim.

– Jag tror killarna uppskattar det, även om de inte alltid säger något. Men om jag någon gång glömmer att sätta upp ett tidningsklipp undrar de vart det tagit vägen.

*Text och foto: Linda Sundgren*

# En global sjöfart för det 21:a århundradet

Nyligen ratificerades i Genève den mödosamt hopkomna ConMarCon – The Consolidated Maritime Convention – ett arbete som pågått under fem års tid!

Voteringen blev historisk med 314 länder för och inga emot, två stater avstod.

Den generella uppfattningen om ConMarCon, som sammanfogar ett trettiotal befintliga konventioner och ungefär lika många rekommendationer, är att man åstadkommit ett "global level playing field" för alla parter, där dagens och morgondagens sjömän på ett lättfattligt sätt kan tillgodogöra sig de krav och villkor som gäller för den verksamhet som internationell sjöfart utgör.

Från sjöfackligt håll ser man denna konvention som alla sjömäns "Bill of Rights"; en på många sätt korrekt observation. Från arbetsgivarsidan ser man konventionen som ett verktyg för att

skapa global konkurrens på lika villkor. Även det en helt korrekt observation.

Konventionen innehåller bl.a. minimikrav vad avser anställningsförhållanden, sociala villkor, boendestandard ombord, arbetsmiljö samt inspektionsvillkor för flagg- och hamnstater. En av de mer laddade elementen i konventionen är den s.k. lika-behandlingsklausulen (no more favourable treatment) som innebär att ett fartyg, vars flaggstat inte ratificerat konventionen, som anlöper en hamn vars land har ratificerat kommer att utsättas för samma normativa inspektion från hamnstaten som vore fartygets flaggstat en ratificerande stat.

Detta innebär i princip att alla flaggstaten bör tillse, oaktat om man avser ratificera konventionen eller ej, att man lever upp till konventionskraven på sina fartyg, annars riskerar man besvärliga hamn-

statskontroller framgent. Varje fartyg och rederi vars flaggstat har ratificerat konventionen kommer att förses med ett "Maritime Labour Certificate" vilket kommer att klargöra för besökande inspektörer att fartyget och rederiet lever upp till de krav som ställs i konventionen på bl.a. arbets- och vilotid, kollektivavtal, löneutbetalningar etc.

Detta system är ett stort steg framåt för alla sjömän runtom i världen vad avser arbets- och levnadsvillkor ombord!

Vill du veta mer? Gå in på [www.ilo.org](http://www.ilo.org) och klicka dig fram till Maritime Convention-fliken.



Pieter Sprangers  
ordförande, SAN

## 50-ÅRSJUBILEUM

# Folke Havik mönstrade på 1945

Äventyret och ett stort teknikintresse lockade Folke Havik till sjöss för mer än 50 år sedan. Redan då han i oktober 1945 mönstrade på som elev på Broströms segelskolfartyg "Albatross", där både fartygs- och maskinbefälselever utbildades, var framtidsplanen klar: det var i maskin han skulle arbeta.

Efter 18 månader som elev och sedan verkstadspraktik, motorman i Johnsonlinjens m/s "Annie Johnson" och koleldare i Arabolagets s/s "Granada" och Marsstrandsbolagets s/s "Bohuslän" började Folke läsa till sjöingenjör i Göteborg. 1952 mönstrade han på som andremaskinist i Svenska Lloyds s/s "Ingeborg" som gick med plåt från Skottland till Götaverken.

– Boendemiljön var under all kritik. Jag hade en liten, liten hytt med ett tvättställ som fälldes ner från väggen. Rinnande vatten fanns inte utan kom från en kran kopplad till en vattencistern. När tvättstället fälldes upp rann smutsvattnet ner i en hink underst i kommoden och ibland kom en hyttstäderska och tömde hinken och fyllde på rent vatten, berättar han.

Bland de luttrade sjömännen i maskin i s/s "Ingeborg" kände sig Folke till en början inte helt bekväm.

– Det fanns en erfaren donkeyman, den främste bland maskinmanskäpet, och

även om han kallade mig mästare, det var så på den tiden, kände jag mig lite grön i början. Men jag fick mycket stöd och hjälp av honom.

I eldrummen i steambåtar var det sotigt, hett och jävligt, berättar Folke. Kontrollrum var ännu inte påtänkta och allt drifts- och övervakningsarbete utfördes i själva maskinrummet.

– Hörselskydd fanns inte och buller och vibrationer var ett stort problem. Men det var inget man bekymrade sig för, man tänkte helt enkelt inte i de banorna.

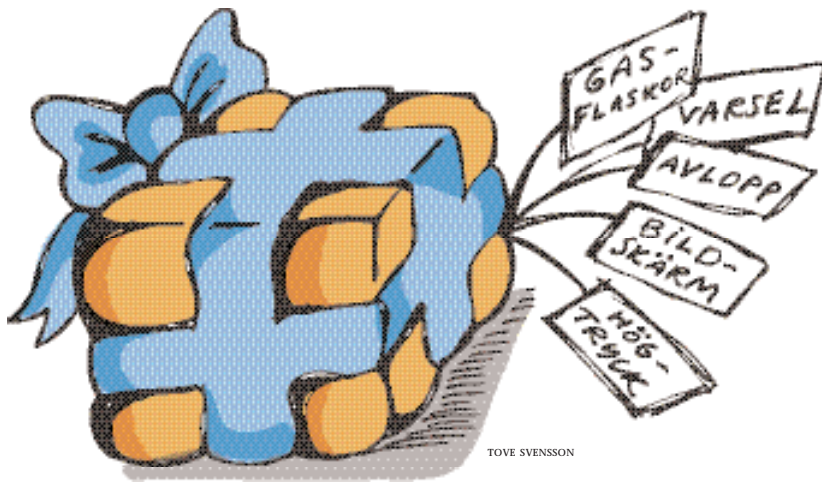
En annan bristvara var ledig tid. En halv fridag i månaden och tre veckors semester var det som erbjöds, om ens det.

– Det var inte varje år man fick semester. Befälsbristen var stor och oftast fick man besked om huruvida det skulle bli någon semester först samma dag som man kom in i en svensk hamn.

Folke kom tidigt att engagera sig fackligt och arbetade under större delen av sitt yrkesliv med att bland annat försöka förbättra arbetsmiljön ombord.

Linda Sundgren





## Paket för säkrare arbetsmiljö

Arbetsmiljöverket har tagit fram ett särskilt sjöfartspaket där föreskrifter som berör alla fartyg listas. Det underlättar för dem som ska sätta sig in i de nya bestämmelserna.

Arbetsmiljöverket har upprättat ett hundratal föreskrifter. Ungefär hälften av dem är relevanta för sjöfarten. Att sätta sig in i det nya regelverket kan vara ett digert arbete och för att underlätta finns nu ett sjöfartspaket där de föreskrifter som gäller *alla* fartyg finns med. Paketet har arbetats fram av Arbetsmiljöverket i samarbete med Sjöfartsverket.

– Branscher som är extra hårt drabbade av olyckor och skador försöker vi hjälpa på det här sättet, säger Marie Bois på Arbetsmiljöverket som ansvarar för myndighetens branschpaket.

Utöver bestämmelser i sjöfartspaketet finns det ytterligare föreskrifter som kan vara aktuella för vissa fartyg.

– Tar man till exempel passagerarfartyg så kan föreskrifter om arbete i kassa eller restaurang vara relevant, säger Marie Bois.

För att skapa en så säker arbetsmiljö som möjligt bör alla ombord ta sig tid att läsa igenom de nya föreskrifterna, tycker Marie Bois. Arbetsgivaren samt befäl ombord är däremot skyldiga att känna till vad som gäller.

– Alla som är med och styr arbetet har ett ansvar. Visserligen har befälhavaren det övergripande ansvaret, men han kan delegera uppgifter till sina styrmän, säger Marie Bois.

De fartyg där man inte lever upp till föreskrifterna riskerar bötesstraff.

– Vad som sker om man underlåter att följa föreskrifterna varierar, men det anges i samband med att nya föreskrifter införs. Börjar man exempelvis riva i asbest utan vårt godkännande kan man få böta upp till 50 000 kronor.

Regelverket fylls kontinuerligt på med

### Föreskrifter i Sjöfartspaketet

Några av de föreskrifter som listas i Arbetsmiljöverkets sjöfartspaket:

- 1998:04 Användning av arbetsutrustning
  - 2001:03 Användning av personlig skyddsutrustning
  - 2003:03 Arbete i explosionsfarlig miljö
  - 1993:03 Arbete i slutet utrymme
  - 1998:05 Arbete vid bildskärm
  - 1994:01 Arbetsanpassning och rehabilitering
  - 1994:15 Avloppsanläggningar
  - 1998:01 Belastningsergonomi
  - 1982:03 Ensamarbete
  - 1999:07 Första hjälpen och krisstöd
  - 2001:04 Gasflaskor
  - 2005:17 Hygieniska gränsvärden och åtgärder mot luftföroreningar
  - 1994:54 Högtryckssprutning
  - 2000:04 Kemiska arbetsmiljörisiker
  - 1993:17 Kränkande särbehandling i arbetslivet
  - 2000:01 Manuell hantering
  - 1980:14 Psykiska och sociala aspekter på arbetsmiljön
  - 2001:01 Systematiskt arbetsmiljöarbete
  - 1997:11 Varselmärkning och varsel-signalering på arbetsplatser
- För mer information om vilka arbetsmiljöföreskrifter som berör just din arbetsplats, gå in på Arbetsmiljöverkets hemsida [www.av.se](http://www.av.se). Klicka på "Lag och Rätt" och därefter på "Regelpaket" och sedan rubriken "Sjöfartspaketet".

nya föreskrifter och bara under 2006 väntas ytterligare fem-sex stycken börja gälla. Några av dem, som provning av över- och undertryck och arbete med truck, kan beröra sjöfarten.

Linda Sundgren



## Arbetsmiljöpris 2006

Arbetsmiljöfrågorna hamnar allt mer i fokus och Sjöfartens Arbetsmiljönämnd har beslutat att instifta ett årligt SAN-pris för att belöna goda idéer och initiativ inom arbetsmiljöområdet.

Mottagaren av priset kan vara en enskild person, ett rederi eller annan sjöfartsrelaterad verksamhet som under året genomfört en arbetsmiljöbefrämjande åtgärd. Priset består av en SAN-flagga i fullformat och är således mer av hederskaraktär. Prisutdelningen äger rum vid den konferens som SAN arrangerar varje höst. Juryn består av ledamöterna i Sjöfartens Arbetsmiljönämnd.

Förslag på kandidater ska vara oss tillhanda **senast den 25 september 2006**.

Skicka ditt förslag till Eva Ohlsson, Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg eller maila till [eva.ohlsson@transportgruppen.se](mailto:eva.ohlsson@transportgruppen.se).

Välkommen med ditt förslag!  
Pieter Sprangers, ordförande i SAN

### Eat right and stay healthy

A substantial breakfast, lunch and dinner. Add a couple of breaks with cakes and buns, a beer and a sandwich while watching TV at night and you have exceeded your daily calorie requirement by a comfortable margin.

“It’s easy to add a thousand extra calories a day. That makes a kilo in ten days and ten kilos in a year! Those who snack late put on weight even quicker, as the body burns fewer calories at night,” says health consultant Mats Peterson.

Bad nutrition at the wrong times can lead to overweight, tiredness, reduced work capacity, concentration problems and a number of illnesses. A good daily eating pattern consists of a decent, nutritious breakfast, a proper cooked lunch and a light dinner. A couple of fruit snacks are also important. However, those who are on night watch also need to top up their energy stores during the night.

“Have a bowl of porridge or a yoghurt and a sandwich on rye bread half an hour before your shift starts. If you need something while on duty you should try a bag of mixed nuts and raisins with dried fruit. That will give you some good fats and the energy your brain needs to keep working,” says Mats.

### Finnish seamen are trained in “TrimMare”

The Finnish Seaman’s Pension Fund invests SEK 4 million in the health project TrimMare, which was initiated by Turku Regional Institute of Occupational Health almost three years ago.

“If the number of disability cases is reduced by ten per year, the whole project is financed. The number of seamen who are unable to work is much too large and something must be done,” says Marina Paulaharju at the Seaman’s Pension Fund in Helsinki.

The key persons involved in the project are the trainers, who are recruited among the onboard crews through the shipping companies. They relay the information from the project leaders to the crews. The vessels receive material with different themes, they arrange sporting events and gather for informational meetings. Courses with more specialised content are also taught, such as healthier cooking. The project will be concluded and evaluated in the autumn.

### The chef who challenges mess food

She puts fruit salad and carrot sticks in the refrigerator, uses white tablecloths at the weekend and puts the menu into rhyme.

“It is all about creating a positive spiral around the food and inspiring everyone,” says chef Emma Winblad.

When she first started out, Emma used to cook what she believed was food that “all” seamen like: hearty and stodgy with lots of butter and cream. An older crewmember made her think again.

“He came in to the galley to see me and said: thanks for dinner Emma, you have just laid the foundation for my third heart attack.”

Today she serves food that is a whole lot different from the traditional seaman’s diet. She goes easy on the fat, always serves fresh vegetables and boils rather than fries the food. Her basic philosophy is to add rather than take away. That’s why there is fruit salad and carrot sticks next to the plate of sandwiches in the refrigerator and why both omelette and porridge are served for breakfast. She also likes to mix up the diet patterns that still are an unwritten rule onboard many vessels. However, some traditions are too precious to be touched, such as eggs and bacon on Sunday mornings.

“I do what I can, but within their limits. I look at what they eat and listen to what they have to say,” explains Emma.

### Suffocation accident investigated

In August last year, a Filipino seaman was found on the floor in a shaft on the Swedish-flagged vessel “Eken”. A colleague found him and called for help. With the help of tackle and a sling, the injured was quickly lifted onto deck. Resuscitation was initiated immediately, but to no avail. The man could not be saved.

According to the accident report, the probable cause of death was inhalation of toxic gases, combined with the lack of oxygen. The shaft was connected to a cargo hold where pulpwood was stored and the wood had most likely started to decompose during the four days in storage. This evidence is corroborated by the crew’s statement that the wood smelled bad.

“When organic material decomposes, oxygen is bound and dangerous gases can

form. How quick the process is depends on how airtight the space is and on the cargo volume involved,” says Karin Karlfeldt, chemist at Chalmers Institute of Technology in Göteborg.

### Package for a safer work environment

The Work Environment Act includes around one hundred provisions. Approximately half of them are relevant to shipping. It can be a daunting task to familiarize oneself with the statute book. In order to facilitate the process, a Shipping Package including all provisions that apply to vessels is now available. Furthermore, there are additional provisions that may apply to certain vessels.

“For example, on passenger ships provisions that apply to work at a till or in a restaurant may be relevant,” says Marie Bois at the Swedish Work Environment Authority (SWEA), who is in charge of the authority’s industry-specific packages.

In order to create a work environment that is as safe as possible, everyone onboard should take the time to read the new provisions, she observes. However, the employer and the officers onboard are obliged to be familiar with the statutes.

#### Provisions in the Shipping Package

Some of the provisions listed in SWEA’s Shipping Package:

- 1998:04 Use of work equipment
- 2001:03 Use of personal protective equipment
- 2003:03 Work in explosive environments
- 1993:03 Work in enclosed spaces
- 1998:05 Work at a display screen
- 1994:01 Work adaptation and rehabilitation
- 1994:15 Sewage installations
- 1998:01 Work load ergonomics
- 1982:03 Solitary work
- 1999:07 First aid and crisis support
- 2001:04 Gas containers
- 2005:17 Hygienic limits and measures to prevent air pollution
- 1994:54 High-pressure spraying
- 2000:04 Chemical work environment risks
- 1993:17 Victimisation in working life
- 1980:14 Mental and social aspects of the work environment
- 2001:01 Systematic work environment tasks

For further information on what work environment provisions apply to your workplace, visit SWEA’s website at [www.av.se](http://www.av.se). (only available in Swedish)

Inspektionen publicerar information som sjöfartsbranschen kan ha intresse av. Nedan följer ett urval av den senaste rapporteringen. Texterna kan läsas i sin helhet på Sjöfartsverkets hemsida [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) – Sjöfartsinspektionen.

## Enklare rapportering med Insjö

I nuläget finns 1 349 rapporter inlagda i sjöfartens tillbudsrapporteringssystem, Insjö. Siffran kan tyckas låg, men förhoppningsvis kommer rapporteringen att öka. En orsak till den låga inrapporteringen kan vara att arbetsbördan inom rederierna är hög och att andra arbetsuppgifter prioriteras. Om så är fallet kan ett rederi anpassa sitt interna system så att det passar för vidare inrapportering, vilket väsentligt underlättar arbetet. Flera redier har skaffat sådan anpassning och de är mycket nöjda. Insjö bygger på fartygens inrapportering till rederierna enligt ISM-koden. Därifrån rapporterar rederierna anonymt vidare till [www.insjo.org](http://www.insjo.org). Det bästa man ombord kan göra för att främja systemet, som bland redier och andra sjöfartsintressenter anses vara ett mycket viktigt redskap för vidareutveckling av sjösäkerheten, är alltså att skriva rapporter enligt fartygets rutiner.

En intressant iakttagelse i sammanhanget är att VDR i åtminstone fyra fall har medfört fel på elektronisk utrustning ombord. I två fall påverkades styrningen, i ett annat brandsystemet och i ett fall maskinmanövern. Därför rekommenderas fartyg som får ny elektronisk utrustning, exempelvis VDR, att funktionskontrollera den utrustning som kopplas samman med den nya.

## Fel information i AIS-apparater skapar förvirring

I samband med att ett fartyg grundstötte i Öresund upptäcktes att AISen visade fel information. Fartygets namn, sysselsättning och andra uppgifter blandades friskt med uppgifter från andra fartyg. Dessutom visade AISen att fartyget ibland befann sig på helt andra platser än vad som var fallet. Då felaktiga uppgifter kan orsaka förvirring och ge befäl på fartygsbryggor i närheten felaktigt besluts-



underlag finns det anledning att peka på problemet. Den troligaste orsaken är att då strömmen bryts återgår apparaten till ett ursprungligt programmeringsläge, som tycks vara detsamma för alla apparater av samma märke. Fartygen tycks då få samma MMSI-nummer. Detta innebär, att varje gång strömmen brutits måste man uppdatera apparaten med de riktiga uppgifterna.

Problemet förekommer på apparater av märke Nauticast, möjligen också på apparater av andra fabrikat. Utöver det olämpliga ur säkerhetssynpunkt kan det ställa till med problem i hamnstatskontroller. Enligt obekräftade uppgifter har nyttjandeförbud förekommit.

Iu/It



## Brandskyddsanordning effektiv

Den typ av brandskydd som ska hindra brandspridning genom skott där kablar eller rör dragits, så kallade brattbergare, är viktiga för brandsäkerheten.

Att de också fungerar visade sig vid en brand på ett svenskt fartyg i vintras. På ena sidan skottet var det fullständigt utbränt medan det på den andra sidan var helt intakt. Genom skottet var åtskilliga kabel- och rördragningar gjorda.

Iu dnr 080201-06-15504

## Klämd av lös last

Under ett oväder i Nordsjön kom bocken under en trailer att falla, trots surring med åtta band, och trailern blev ståendes på sina egna ben (stål på staldäck). Dessutom hade en mafi med en 40-fots container kommit lös. Fartyget girade och rörelserna minskade. Tre man skickades ner för att surra den lösa lasten. Då fartyget gjorde en överhalning kom mannen som surrade trailern i kläm mellan trailern och skottet och fick senare uppsöka sjukhus. Enligt utredningen är det oklart om fjädringssystemet var avluftat innan surringen gjordes vid avgång och man kan inte säkert säga varför bocken välte. Rörelserna i samband med sjögången kan ha lett till att surringarna slackats upp även om fjädringen avluftats. Vidare säger utredningen att det borde ha varit lättare att förebygga personskadan om alla tre arbetat tillsammans med surringen. Då skulle man också ha tillgång till utrustning som tillåter arbete från säkrare position.

DK 200503225

## Skadad surringsutrustning till livflottar

Från Det Norske Veritas meddelas att ett fartyg tappat en livflotte efter att sliphaken öppnat. Närmare undersökning visade att sliphaken var skadad och att flera skadade sliphakar fanns ombord. Likaså fanns några skadade byglar till surringsbanden. Den skadade utrustningen hade uppenbarligen passerat den årliga kontrollen. Fartygsbesättningar rekommenderas därför att själva noggrant kontrollera utrustningen så att skador och försämrade funktion förhindras.

DNV Cas info 1/2006



FOTO: DNV



FOTO: BENGT GUSTAVSSON

## Kvävningsolycka på "Eken" utredd av Sjöfartsverket

**En matros hittades död i ett schakt på ett svenskt fartyg i augusti i fjol. Han avled troligen efter att ha inandats giftig gas i ett syrefattigt utrymme. Det visar Sjöfartsverkets utredning.**

Svenskkontrollerade fartyget "Eken" låg vid Gruvön och lossade massaved. Arbetet var så gott som klart och några besättningsmän började sopa ovanpå tvåans lastlucka. Efter en stund försvann en av matroserna akteröver. Strax därefter upptäckte en kollega matrosens sopkvast utanför dörren till ett schakt. På durken i schaktet låg matrosen, till synes livlös. Kollegan larmade och med talja och lyftsele fick man snabbt upp den skadade på däck. Återupplivningsförsök påbörjades genast. Men förgäves. Mannen gick inte att rädda.

Enligt olycksrapporten var den troliga dödsorsaken inandning av giftig gas i kombination med syrebrist. Schaktet låg i anslutning till ett lastrum där massaved förvarades och under de fyra dygn som timret legat hade det förmodligen börjat ruttna. Den uppgiften styrks bland annat av att besättningen uppgav att timret luktade illa.

### Farliga gaser bildas

– När organiskt material ruttar binds syre samtidigt som farliga gaser kan bildas. Hur snabbt processen går beror på hur tätt utrymmet är och hur stora lastvolymerna rör sig om, säger Karin Karlfeldt, kemist vid Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg.

Enligt obduktionsprotokollen har ingen definitiv dödsorsak kunnat fast-

ställas, men troligen var schaktet fyllt med koldioxid eller annan giftig gas, samtidigt som syrehalten var mycket låg.

Riskerna med att beträda slutna utrymmen är välkända bland sjömän och även den avlidne matrosen, en tapanställd filippinare, tycks ha känt till farorna. Han hade genomgått flera säkerhetskurser i hemlandet. Ombord på "Eken" var han skyddsombud och det fanns dokumentation som visade att riskerna med slutna utrymmen diskuterats där. Schaktdörren var dessutom försedd med varningsskyltar på olika språk.

– När man pratar med folk som överlevt den här sortens olyckor får man oftast ett svar som börjar med "Jag skulle bara ..." Med andra ord handlar det många gånger om slarv och rena tillfälligheter. Vad matrosen i det här fallet skulle ner i schaktet att göra lär vi aldrig få veta, säger Björn Molin på Sjöfartsverket som skrivit rapporten.

Ärendet har undersökts av åklagare som konstaterat att inget brott mot arbetsmiljölagen begåtts i samband med dödsfallet. Förundersökningen är därför nedlagd.

Linda Sundgren

### Kvävningsolyckor till sjöss

Varje år får Sjöfartsverket flera rapporter från sjöfartsmyndigheter runt om i världen om kvävningsolyckor ombord. De senaste tio åren har nio olyckor skett på svensk-kontrollerade fartyg eller på utländska fartyg i svenskt vatten i samband med att slutna utrymmen beträts. Fyra av dem med dödlig utgång.

## Myndigheter kritiseras

Snart två år efter införandet haltar myndigheternas hantering av sjöfartsskyddet. Osäkerheten om vem som ska göra vad i ett krisläge är stor och informationsgången är otydlig.

Det visar en rapport från trafikutskottet som publicerades i mars. Skarpast kritik riktas mot Rikspolisstyrelsen som ännu inte är färdig med de föreskrifter som krävs för att sjöfartsskyddskontrollanter (de som ska genomföra visitationer av gods och personer ombord) ska kunna utses.

– Att det finns en viss osäkerhet inom en bransch kring ett nytt stort regelverk kan man nästan förvänta sig. Men att myndigheter slirar på det här sättet är allvarligt, säger trafikutskottets ordförande Claes Roxbergh.

## Ja till obemannade övningar med frifall-livbåtar

Vid ett MFC-möte i IMO (International Maritime Organization) i maj godkändes en permanent regeländring som tillåter obemannade övningar med frifall-livbåtar.

Samtliga frifall-livbåtar, oavsett installationshöjd, omfattas av regeländringen.



*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 2006