



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 36 1/12

TEMA: SKYDDSOMBUD

Besättningens arbete har lett till stora förbättringar	1	English summary	6
Skyddsombud firar hundra år – får egen dag	3	Profilen: Susanna Airola	7
San har ordet	4	I korthet	8
Sjöfartsavdelningen informerar	5		

Besättningens arbete har lett till stora förbättringar

Ett nytt omklädningsrum, nätkablar till hytterna, eget gym och ombyggnader i byssan. Förbättringsarbetet på M/S Gotland har pågått ända sedan leveransen för nio år sedan. De flesta större projekten har drivits via den lokala skyddskommittén.

Någon halvtimme efter avgång från Nynäshamn är surrningen av gods och trailers klar. Matros Dennis Berggren kränger av sig den tjocka jackan och slår sig ner med en slät kopp kaffe i mässen. Ända sedan fartyget levererades från varvet i Kina 2003 har han varit skyddsombud ombord, och under de år som förflutit har flera större förbättringar genomförts.

– Det har varit en hel del konstruktionsfel som vi rättat till i efterhand och det finns fortfarande grejer som behöver åtgärdas. Ett sådant här fartyg blir nog egentligen aldrig helt färdigt, men det hade säkert varit billigare att göra rätt från början istället för att ändra i efterhand, säger Dennis.

Diskussion i mässen

Lunchen närmar sig och det är snart fullt runt bordet. Dennis berättar att man just nu arbetar för att få ett räckverk i akten på däck fem för att eliminera fallrisk vid byte av lysrör.

– Jag har något som vi borde driva, flickor andrestyrman Helena Jansson in som slagit sig ner bredvid, och det är att vi



Dennis Berggren har varit skyddsombud på M/S Gotland sedan 2003. Foto Linda Sundgren.

saknar befattningsbeskrivningar. För nya som inte bara kan gå på rutin eller om det händer något är det jätteviktigt att det

finns dokumenterat vilka uppgifter var och en ansvarar för.

Det blir diskussion runt bordet och

flera håller med styrman. Även om frågan redan lyfts hos rederiet, säger Dennis att det är något även för skyddskommittén att ta upp.

– Det ska vi göra. Men jag har själv inte tänkt på det här tidigare och för att man ska kunna driva en fråga måste någon väcka den, konstaterar han.

Något som däremot stått högt på dagordningen under flera år är ett ordentligt omklädningsrum för manskap och styrmän. Dennis berättar att de (tio personer) till helt nyligen haft en hytt på fem kvadratmeter att dela på, med för få skåp och där de varit tvungna att förvara skyddskläder i hytterna. Nu har man istället fått ett rejält tilltaget utrymme på däck två som länge stått oanvänt. Och förutom skåp och bänkar som redan är på plats, ska det även hit soffor och bord.

– Det blir kanon, säger Dennis när vi står i det nyinredda omklädningsrummet. Då slipper vi byta om när vi bara ska in i dagrummet och ta en snabbfika.

Systerfartyg

Här finns även plats för förvaring. Dennis öppnar ett par höga plåtdörrar och visar ett lager av tryckluftsmasker, filter och engångsoveraller.

– Rederiet har blivit jätkligt bra på att tillhandahålla det vi behöver och vi får de bästa grejerna. Medvetenheten kring skyddsutrustning har ökat och det märks både på kontoret och här ombord, säger han.

På väg ut möter vi ett gäng av Dennis kollegor från systerfartyget M/S Visby. De är ombord för att titta på det nya omklädningsrummet eftersom de har samma utrymmesproblem hos sig. Ambitionen är att behålla fartygen så likvärdiga som möjligt, och för några år sedan beslutade man att införa gemensamma skyddskommittémöten. Dennis säger att det gått lite trögt och att man hittills bara haft ett sådant möte, men att idén är god.

– Det är roligt att jämföra hur man valt att lösa olika problem, säger han.

På M/S Gotland finns tre ordinarie skyddsombud och en vice från varje avdelning: däck, maskin och ombordservice. Därutöver har man ett huvudskyddsombud som samordnar arbetet. Ungefär var tredje månad hålls ett skyddskommittémöte och många av de större förändringar som genomförts har drivits igenom via skyddskommittén. Som det nya omklädningsrummet, ändringar i byssan där vassa hörn tagits bort och arbetsbänkar justerats, inrättandet av ett ombordgym och nu senast, dragningar av nätanslutningskablar in till hytterna. Det sistnämnda var verkligen välbehövligt, säger Dennis.



Ankomst i Visby. Foto Linda Sundgren.

– Innan hade vi bara två datorer med internet, en i spelrummet och en i dagrummet. Men det känns ju inget vidare att sitta och betala räkningar och mejla med en massa folk omkring sig så det är väldigt skönt att kunna sitta i hytten och fixa sådant nu.

Men allt behöver inte gå den officiella vägen, säger han.

”Det trycks mycket på att vi ska göra riskbedömningar och det har gjort att man fått upp ögonen för arbetsmiljön på ett helt annat sätt.”

– Det är jätkligt bra arbetskamrater här. Har vi exempelvis ett problem på däck som vi behöver maskinkillarnas hjälp att lösa går vi till dem direkt och så fixar de det. Det är alltid något som behöver lagas eller fixas på en sådan här båt, men det mesta kan vi lösa själva utan att behöva dra ihop en skyddskommitté.

Efter en drygt tre timmar lång överresa styr M/S Gotland in mellan stenpirarna i Visby hamn. Dennis och hans kollegor som tagit sig ut på backen har byttat på sig ordentligt i den bitande vinden. Däcket är glashalt, trots att man numera har fått avtagbara plåtar för klysen som hindrar den värsta nederbörden och sjövattnet att skölja in.

– Innan vi fick dem kunde det blåsa in mängder av vatten och det gick nästan inte att vara här. På vintern isade de igen och då fick man gå ut innan ankomst för att knacka hål i isen. Men

nu har det blivit betydligt bättre, konstaterar Dennis.

Betydligt säkrare

Så snart fartyget ligger fast vid kaj går Dennis ner på lastdäck. Så här mitt i veckan, mitt på dagen under lågsäsong är det sparsamt med bilar och däcket är snart helt tomt. Annars är just lastning och lossning något av de mest kritiska arbetsmomenten på däck. Både person- och yrkestrafik har i regel bråttom, både av och på, och det gäller att hålla sig undan.

– Ser du plåtarna där borta, säger Dennis och pekar bort mot ett av sidoskotten. För ett tag sedan var det en Bollnästruck [drar gods av fartyget] som fick sladd på grund av halka och for rakt in i skottet. Hade det stått någon där hade det slutat jätkligt illa.

Men, säger han, det har blivit betydligt säkrare att arbeta ombord. Bara under de senaste fyra fem åren har det skett stora förändringar med regelskärpningar, attitydförändringar och myndighetskontroller.

– Alla är jätkligt mycket mer medvetna nu. Det trycks mycket på att vi ska göra riskbedömningar och det har gjort att man fått upp ögonen för arbetsmiljön på ett helt annat sätt. I början var analyserna rätt krångliga men nu har de blivit mycket enklare och då används de mer också.

Efter ett par timmar i Visby med bland annat obligatorisk brandskyddsorientering är det dags får återresa. Dennis, som har några timmar ledigt passar på att äta kvällens leverstuvning och ta en fika i det välbesökta dagrummet. Vid halv åtta är det dags för honom att gå på igen.

Linda Sundgren

Skyddsombud firar hundra år – får egen dag

År 1912 utsågs de första skyddsombuden i Sverige. Till en början var det ett vanskligt uppdrag med risk att mista jobbet vid konflikt med arbetsgivaren. Men med åren stärktes ombudsrollen och idag har man rätt att som yttersta åtgärd stoppa ett farligt arbete.

Ett stort antal allvarliga olyckor, allmänt bedrövliga arbetsförhållanden och en växande arbetarrörelse drev fram Sveriges första arbetarskyddslag. Den sjösattes 1912 och gav arbetare rätt att utse egna ombud. Ombuden skulle företräda arbetstagarna, i första hand i samband med de statliga yrkesinspektörernas besök, men också bevaka statens intresse av bättre hälsa. Men att vara skyddsombud var långt ifrån riskfritt. Christina Järnstedt på LO är projektansvarig för en ny publicerad bok om skyddsombudens historia. Hon är väl insatt i dåtidens arbetsrättsliga förhållanden, och de lämnade mycket i övrigt att önska.

– I början hade skyddsombuden inget rättsligt skydd alls. Att ta ett ombudsuppdrag kunde i värsta fall innebära att man miste jobbet om man inte kom överens med arbetsgivaren och det var inte särskilt populärt att bli skyddsombud, säger hon.

SAN utbildade skyddsombud

De första åren var det arbetstagarna själva, inte facken, som utsåg ombuden. Riskerna kring uppdraget gjorde att rekryteringen gick trögt, men allteftersom rollen och rättigheterna stärktes blev ombuden fler. Christina Järnstedt berättar att det 1930 fanns 1 000 arbetsplatser med skyddsombud; 1935 hade den siffran fördubblats och ytterligare fem år senare fanns det 4000 arbetsplatser med skyddsombud.

– Skyddet för ombuden ökade och det kom en skrivelse om hur trakasserier mot dem skulle hanteras. Der underlättade naturligtvis rekryteringen.

I slutet av 1940-talet förnyades arbetarskyddslagen. Det blev obligatoriskt att utse ombud på arbetsplatser med minst fem anställda liksom att inrätta skyddskommittéer på företag med minst 50 anställda. Det blev även möjligt att utse regionala skyddsombud med uppgift att hantera arbetsmiljöfrågor på mindre arbetsplatser som saknade egna ombud. Men samtidigt fanns ett groende missnöje över ombudens begränsade handlingsförmåga. Många menade att de inte hade tillräckligt inflytande och styrdes för mycket av arbetsgivarna.



Tuffa villkor på de gamla bananbåtarna.

– På sextioalet kom en rapport som visade att skyddsombuden saknade reellt inflytande. De hade inte gjort arbetsmiljön bättre utan snarare bidragit till de rationaliseringar som företagen genomfört. Man ville ha mer att säga till om och att de mänskliga aspekterna skulle vägas in i beslut som rörde arbetsmiljön, säger Christina Järnstedt.

” Att ta ett ombudsuppdrag kunde i värsta fall innebära att man miste jobbet ”

Kritiken mynnade ut i omfattande strejker och lobbyarbete under hela sextioalet och nästkommande decennium kom det stora genombrottet för arbetsmiljön. 1978 kom en ny arbetsmiljölag. Att begreppet arbetarskydd ersattes med arbetsmiljö markerade en breddning i synen på vad lagen omfattade. Skyddsombudens möjligheter att agera vidgades och de fick rätt att som yttersta åtgärd stoppa farliga arbeten. 1965 blev det möjligt att utse skyddsombud ombord på fartyg och under sjuttioalet kom ett stort antal skyddsombud på sjösidan att utbildas i San:s regi. Med anledning av skyddsombudens 100-årsjubileum, har

Arbetsmiljöfrågor i fokus sedan mitten av nittonhundratalet

1950- och 1960-talen: Tekniskt arbetarskydd, förebyggande av maskin- och fallolyckor.

1970-talet: Den kemiska yrans decennium, det ena larmet avlöste det andra; asbest, vinylklorid, lösningsmedel, reabränsle, bekämpningsmedel med mera.

1980-talet: Belastningsskadorna började uppmärksammas som den absolut vanligaste besvärstypen, visst genomslag för psykosociala problemställningar.

1990-talet: EU-anpassning och systematiskt arbetsmiljöarbete (Sam) [ombord infördes Sam först 2003], mot slutet av decenniet explosionen av frågor om långtidssjukskrivningar.

2000-talet: Långtidssjukskrivningar, psykosociala aspekter som stress, utbrändhet, utmattningsdepressioner; hälsofrämjande insatser och friskvård.

Källa: Statens folkhälsoinstitut

LO, TCO och Saco tillsammans inrättat Skyddsombudens dag. Den kommer att infalla 24 oktober varje år och firas för första gången i höst.

Linda Sundgren

Forskningen om arbetsmiljö till sjöss på frammarsch

Som du säkert redan noterat är det jubileumsår för de svenska skyddsombuden. Därför inleder vi San-nytt 2012 med skyddsombud som tema. Och skyddsombuden förtjänar verkligen att stå i rampljuset. Ute på våra fartyg finns det gott om hängivna och kunniga sjömän som väljer att lägga ner tid och engagemang för att skapa en bättre arbetsmiljö åt sig och sina kollegor. En av dem är matros Dennis Berggren på Destination Gotland, som du kan läsa om i det här numret.

Nytt för tidningen i år är att vi lagt till ytterligare en återkommande rubrik. Den heter forskning och är, som du ser, placerad på den här sidan. Under den rubriken kommer vi att skriva om sådant som händer inom arbetsmiljöforskningen. Det kan vara presentationer av pågående

eller planerade projekt, resultat från slutförda studier, forskare som söker kontakt med ombordanställda och liknande. Att forskningen om arbetsmiljö till sjöss ökat under det senaste decenniet är något som San noterat med glädje och följer och stöttar på olika sätt. Och flera intressanta projekt är på gång, San:s Cecilia Österman kommer under året att slutföra sin doktorsavhandling om huruvida satsningar inom arbetsmiljön till sjöss är lönsamma. Sociolog Carl Hult vid Sjöfartshögskolan i Kalmar har nyligen publicerat en studie om trivsel ombord och sjömans syn på lämplig pensionsålder, och specialistläkare Karl Forsell vid Sahlgrenska universitetssjukhuset i Göteborg tittar närmare på om det finns ett samband mellan kontakt med oljor ombord och cancer, bara för att nämna något av allt det som är på gång.

Till hösten blir det som vanligt arbetsmiljökonferens i Göteborg i San:s regi. I år kommer dagen handla om kemiska arbetsmiljörisker med sådant som hantering av härdplaster, oljeexponering och mycket annat. Missa inte det!

Slutligen vill jag passa på att slå ett slag för San:s webbaserade arbetsmiljöutbildning som lanserades i höstas. Den hittar du på vår hemsida, www.san-nytt.se, och den är kostnadsfri. Under våren kommer också en version anpassad för fartyg under utländsk flagg.

Med hopp om ett gott arbetsmiljöår!

Linda Sundgren/redaktör San-nytt



”Det har hänt mycket inom arbetsmiljö och säkerhet bara de senaste åren. Man är mycket mer medveten om riskerna idag, både ombord och på redariet.”

Matros och skyddsombud Dennis Berggren på M/S Gotland om arbetssituationen ombord

~ UTBLICK ~

Lyft för skyddsombud i EU

Att svenska skyddsombud firar hundra år har fått återverkningar även på Europainivå.

Facken inom EU har beslutat att särskilt uppmärksamma ombuden under den årliga arbetsmiljöveckan i oktober, men redan den 28 april kommer olika aktiviteter hållas i medlemsländerna för att lyfta fram skyddsombudens roll. Det berättar LO:s Christina Järnstedt som är delegat i Europeiska arbetsmiljöbyråns styrelse samt medlem i Rådgivande kommittén för hälsa och säkerhet i EU.

– Skyddsombud finns i flera länder i Europa men de arbetar på olika sätt. En del är mer statens än arbetstagarnas representant och på vissa håll har de väldigt dåligt rättsskydd. Men det finns ett stort intresse för hur våra skyddsombud jobbar och den svenska samverkansmodellen, säger hon.

Christina Järnstedt berättar också att den Europeiska arbetsmiljöbyrån låtit göra en undersökning om skyddsombud. Resultaten visar att skyddsombud har betydelse för det lokala arbetsmiljöarbetet och fungerar som en pådrivande kraft.

Linda Sundgren

~ FORSKNING ~

Sjöfartsvetenskap nytt forskarämne

I höstas startade Sjöfartshögskolan i Kalmar en mer sammanhållen satsning på forskning inom svensk och internationell sjöfart.

Man har fått ett nytt forskarämne, sjöfartsvetenskap, etablerat och inom det kommer bland annat olika aspekter av arbetet ombord att belysas. Särskilt intresse kommer att ligga på fartyget som arbetsplats och på samspelet mellan människa och teknik, samt på verksamhetens konsekvenser för havs och kustmiljö.

– Just nu pågår uppbyggnaden av forskningsmiljön kring detta, berättar sociolog Carl Hult. Forskningsmiljön kommer att vara tvärvetenskaplig, bestående av forskare från olika ämnesområden och personer med stor erfarenhet av det praktiska arbetet till sjöss.

~ SAN TIPSAR ~

Enklare att anmäla

Nu har det blivit enklare att anmäla arbetsskador, arbetsolyckor och allvarliga tillbud. På webbplatsen anmalarbetskada.se fyller man i nödvändiga uppgifter till både Arbetsmiljöverket och Försäkringskassan. Den som får problem med funktionen eller behöver hjälp att fylla i uppgifterna kan ringa: 010-730 90 00 mellan 8.00 och 16.30. Det går också bra att mejla frågor till arbetsmiljoverket@av.se



~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se.

Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Ökat antal omkomna i sjöfarten 2011

Under 2011 omkom tre personer inom sjöfarten, året innan var det noll. Visserligen är det låga siffror, men det finns ändå anledning att uppmärksamma dödsfallen. Det första inträffade vid en rekognosceringstur för en gymnasieskola med segling på programmet. Skolan var i Spanien på läger. Inför dagens segling var två av lärarna ute för att undersöka förutsättningarna. Det blåste tolv meter/sekund och gick fyra meter höga vågor. Ribbåten de färdades i slog runt och de beslöt att simma iland. Den ene orkade inte och förolyckades, kollegan kom iland nedkyld. Ingen av dem hade flytväst. Den andra händelsen inträffade vid förtöjning. Vid ankomst blåste det 15-17 meter/sekund från kaj på styrbords bog. Man fick iland ett spring som sträcktes kraftigt på grund av vinden. Då man försökte att köra försiktigt till kaj gick springet av och träffade överstyrman så olyckligt att han avled av skadorna. Händelsen utreds av Statens haverikommission. Det sista dödsfallet inträffade under stormen 26-27 november 2011 på ett svenskt fartyg. Man skulle söka lä bakom en ö och styrman och en matros var förövert för att ankra om eftersom man draggat. En sjö spolade matrosen över bord. Styrman kastade en livboj efter honom men matrosen lyckades inte få tag i den. Efter tre timmar hittades han av en helikopter men var då död. Han hade flytväst. Även denna händelse utreds av Statens haverikommission.

Explosionsrisk i kylcontainrar

Det finns risk för explosion i kylcontainrar. Tre skilda händelser har inträffat, två i Vietnam och en i Brasilien, med tre dödsfall som följd. Dessutom har en olycka inträffat i USA, då köldmediet i en container självantände i kontakt med luft. Enligt Maersk, som utrett händelserna, har samtliga containrar reparerats i Vietnam under senaste året. Det antas att



ett öakta eller falskt köldmedium bildat en brännbar blandning då det blandats med olja eller luft.

Det uppskattas att 8 000 kylcontainrar servas eller repareras i Vietnam årligen. Enligt uppgift ska riskerna omfatta 7 000 containrar varav 1 000 är tagna ur trafik. Det rekommenderas att misstänkta containrar kopplas ur och hanteras varsamt tills de kan tas ur drift. För ytterligare upplysningar, kontakta Transportstyrelsens sjöfartsavdelning eller besök hemsidan www.refrigerantid.com.

Allvarliga brännskador

En fartygsingenjör startade en ejektorpump i avsikt att starta färskvattenseparatorn. Efter en stund kontrollerade han vakuemet men fann att det inte hade etablerats något. Han stoppade pumpen och stängde sugventilen. Sedan öppnade han locket på sugfiltret för att se om det var igensatt. Hett vatten sköljde över honom och han fick brännskador på ena armen, magen och ena foten. Orsaken till att sugfiltret innehöll hett vatten var att pumpen arbetade mot en stängd tryckventil som fartygsingenjören hade glömt att öppna.

Undertryck i livbåt fara vid övning

Fartyget låg till ankars och besättningen övade med frifallslivbåten. Efter att livbåten sjösatts och motorn startat uppstod ett undertryck och besättningen i båten kunde därför inte öppna någon av luckorna. Motorn stoppades omedelbart och efter cirka 20 sekunder hade trycket utjämnats tillräckligt för att luckorna skulle kunna öppnas. Det visade sig att

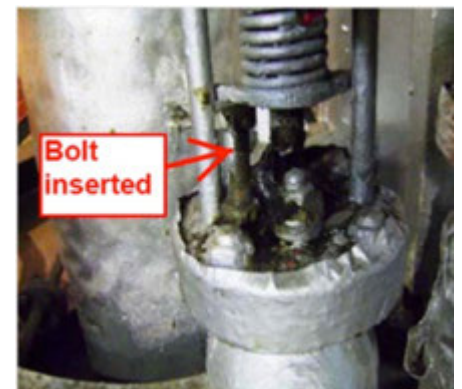
båda tryckutjämningsventilerna hade korroderat och fastnat. Den hårda miljön i kombination med dålig ventilkonstruktion och bristande underhåll bedöms vara orsak till händelsen.

Omärkt flaska med okänt innehåll

Då gyrot skulle bytas tömde teknikern det gamla gyrot på vätska. Vätskan hölls i en tom vattenflaska och lämnades omärkt på bryggan. Strax därefter var en av personerna på bryggan törstig och höll upp ett glas av vätskan i tron att det vara vatten. Först då vätskan var i munnen förstod hon att det var något annat än vatten och spottade ut det. Hon klarade sig utan skador. Behöver man fylla en flaska med annat än vad som kan förväntas, måste den tydligt märkas för att undvika missförstånd.

Fungerande snabbstängningsventiler?

Snabbstängningsventiler (QCV, quick closing valve) används bland annat vid bränder för att isolera olja i tankar och för att förhindra att olja i systemet distribueras så att den kan underhålla en brand. Ventilerna kan manövreras lokalt men också från annan plats ombord. Det är viktigt att funktionen upprätthålls. Underhåll måste skötas och reservdelar ska finnas tillgängliga. Trots det förekommer att ventiler blockeras i öppet läge efter att exempelvis ha stängt spontant på grund av vibrationer eller slitage i komponenter. De händer också att ventiler monteras fel på varv eller efter reparation. Var noga med att underhålla ventilerna ordentligt och att genomföra tester av funktionen.



Bult placerad för att hindra ventil för att stängas.

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: SAFETY OFFICERS



Dennis Berggren.

Major improvements thanks to the crew

About half an hour after departure from Nynäshamn, the lashing of freight and trailers is completed. Dennis Berggren, mate, throws off his thick jacket and sits down for a cup of coffee in the canteen. Ever since the ship was delivered from the Chinese shipyard in 2003 he has been the safety representative onboard, and over the years several major improvements have been made. "There were many design faults which we have corrected step by step, and there are still things that need fixing. A ship like this is probably never really finished, but it would certainly have been cheaper to get it right from the beginning instead of changing things afterwards," says Dennis. One issue that has been high on the agenda for several years is a proper changing room for ratings and mates. Dennis says that until recently they (10 crewmembers) had an area of five square metres to share, with too few cabinets, and they had to keep their protective clothing in the cabins. Now they have a really large room on deck two, which was unused for a long time. As well as the cupboards and benches that are already in place, it will also have sofas and tables. There is storage room too. Dennis opens a couple of high metal doors and shows a full stock of pressure masks, filters and disposable overalls.

"The company has been damned good at providing what we need, and we get the best quality. Awareness of protective equipment has increased and you can see that in the office ashore as well

as here onboard," he says. "There are three permanent safety representatives on M/S Gotland and one deputy from each department: deck, engine room and onboard service. In addition, there is one chief safety representative who coordinates the work. A safety committee meeting is held about once every three months and many of the larger changes that have been implemented have been pushed through by this committee. Examples include the new changing room, changes in the galley where sharp corners have been removed and work benches adjusted, the building of a gym and, most recently, network cables installed in the cabins. But not everything needs to follow the official path, says Dennis. "We have great crewmembers here. If we have a problem on the deck, for example, and we need help from the machine guys to fix it, we talk to them directly and they fix it. There is always something that needs to be repaired or fixed on a ship like this, but we can solve most things ourselves without having to call a security committee meeting."

Safety representatives celebrate centenary with own Safety Day

A large number of serious accidents, appalling working conditions and a growing labour movement lead to Sweden's first labour safety law. It was launched in 1912 and meant that workers had the right to appoint their own delegates. They were there to represent the workers, mostly when the government professional inspectors paid their visits, but also to monitor the state's interest in better health. Being a safety representative was not without its risks, though. Christina Järnstedt at LO is project leader for a new book about the history of safety representatives. She is very familiar with the labour laws and conditions of that era, and they left a lot to be desired. "In the beginning, safety representatives had no legal protection at all. To take on the assignment could mean, in the worst cases, that you lost your job if you did not get along with the employer, and it was not particularly popular to be safety representative," she says. During the 20th century the role of safety representatives was consolidated and today they have the right to stop work that is considered harmful. In 1965 it became possible to appoint safety repre-



Hard conditions on the old banana ships.

sentatives onboard ships and in the 1970s a large number of marine safety representatives were trained by SAN. To celebrate the centenary of safety representatives, LO, TCO and Saco have jointly established the Safety Representatives' Day. It will be on 24 October every year and will be celebrated for the first time this autumn.

Strong position for Swedish safety representatives

By law there must be a safety representative, also known as a work environment representative, at workplaces with five or more employees. The safety representative's task is to strive for a good, healthy work environment and to ensure that employers comply with the applicable rules. Under the Work Environment Act, employers and safety representatives must cooperate in matters relating to work environment management. Safety representatives have the right to access documents relating to conditions in the work environment, to receive training, to participate in the planning of new and changed rooms, etc. There are 478 safety representatives at sea who are registered with Seko Seafarers.

Air quality in restaurant kitchens better than feared cooks and kitchen staff run a greater risk of contracting lung cancer than other groups. But it is not due to poor air quality in restaurant kitchens – smoking is the culprit. This is shown by studies carried out at Karolinska Institutet. "Kitchen staff run a greater risk of getting lung cancer than the average Swede. One hypothesis was that it was a result of poor air quality in restaurant kitchens. However, our study does not support that hypothesis. When we took staff smoking habits into account, the elevated risk disappeared," says Marie Lewné, occupational hygienist at Karolinska Institutet involved in the study.

Olika flagg men samma regler hos Viking Line

Hos Viking Line pågår en harmonisering av arbetsmiljöarbetet på rederiets fartyg. Skyddsronder ska införas under blåvit flagg och gemensamma arbetsmiljökurser och projekt är planerade. Arbetet leds av miljö- och arbetarskyddssamordnare, Susanna Airola.

Svenska fartyg styrs av en arbetsmiljölag; finska av en arbetarskyddslag. Och det handlar inte bara om en begreppskillnad, regelverken har också delvis olika innehåll. För Viking Line, med fartyg registrerade i båda länderna, innebär det att man har två lagar att förhålla sig till beroende på vilken flagg fartyget går under. Susanna Airola berättar att man i Finland saknar skyddsombud som representerar de olika avdelningarna ombord. Istället har man så kallade arbetarskyddsfullmäktige. Det ska finnas en ordinarie fullmäktige och två vice på varje fartyg med uppgift att företräda besättningen och samarbeta med rederiet i arbetsmiljöfrågor. En annan skillnad mellan länderna är att finsk lag inte kräver skyddsronder, vilket tillämpats på svenska fartyg sedan många år.

Men nu vill alltså rederiet skapa en enhetlig arbetsmiljöpolicy för sina fartyg. Oavsett flagg ska man arbeta efter samma principer och med likartade organisationer.

Susanna Airola

Ålder: 44

Familj: Sambo

Bor: Både i Åbo och på Vårdö/Åland

Tjänst: Miljö- och arbetarskyddssamordnare vid Viking Lines Marine Operations.

Bakgrund: Sjökapensexamen med många år till sjöss hos bland andra Viking Line och Eckerö Linjen. Kandidatexamen i humanistiska vetenskaper vid Åbo Akademi.

Arbetsmiljötips: Ta vara på den kompetens och kreativitet som finns bland personalen ute på fartygen. Många av våra större arbetsmiljöprojekt har planerats i arbetsgrupper som består av personal från både landorganisationen och fartygspersonal från olika fartyg och olika befattningar. Detta har visat sig vara ett mycket lyckat koncept, då man redan i planeringsskede kan utnyttja olika kompetenser samt få synpunkter från personer med olika arbetsuppgifter och – erfarenheter.



Susanna Airola arbetar både med miljö och arbetsmiljö.

– Vi vill att alla våra fartyg ska hålla samma kvalitet och vi vill kunna skicka ut samma direktiv till alla fartyg. Ambitionen är att titta på vad som fungerar bra i de olika regelverken och sedan införa det på samtliga fartyg, säger Susanna Airola.

Ett konkret exempel är skyddsronder som nu håller på att införas även på de finskflaggade fartygen.

– Det finns inget i finsk lag som kräver skyddsronder. Men vi tycker det är en jättebra praxis och därför inför vi det på alla båtar, säger Susanna Airola.

Gemensamma riskbedömningar

En annan åtgärd mot ett mer sammanhållet arbetsmiljöarbete är det gemensamma systemet för riskbedömningar som upprättats. Under hela fjolåret jobbade en stödperson, som normalt tjänstgör som sjukvårdare ombord, med att stödja arbetet med riskbedömningar för samtliga fartyg. Det var ett stort men nödvändigt arbete, konstaterar Susanna Airola.

– De gamla riskbedömningarna hade varje avdelning på varje fartyg gjort själva utan jämförelser med övriga flottan. Det blev alldeles för stora skillnader i bedömningarna och många gånger för mycket personligt tyckande.

Som underlag för de nya riskbedömningarna har man använt ett system som finska social- och hälsovårdsministeriet tagit fram.

Ett annat led i samordningen av arbetsmiljöarbetet är att låta ombordspersonal gå gemensamma kurser.

– Vi behöver ge dem verktyg att arbeta med och det tror jag att de kan få

genom kurserna. Det är de ombord som är sakkunniga och som utför det praktiska arbetsmiljöarbetet, vi på rederiet är mer som en stödfunktion.

Arbets säkerhetskort

Under året ska befälmen även få ta så kallade arbets säkerhetskort. Det är den finska industrin som utvecklat en en-dagarsutbildning om hur man skapar en säker arbetsmiljö för tillfällig personal och nyanställda. Till den ska Viking Line skicka sina ombordchefer.

– Vi har en hel del folk från underleverantörer som kommer ombord och jobbar och att ha personal utifrån kräver särskilda skyddsåtgärder. Kursen tar också upp introduktion av nyanställda och hur viktigt det är att man som ny får lära sig att arbeta säkert, säger Susanna Airola.

På Viking Lines fartyg är befälhavaren arbetsmiljö- eller arbetsskyddschef ombord. De är tre personer som delar på varje tjänst, och en av de tre har ett större ansvar för arbetsmiljön än de andra. Nytt för i år är att man ska samla alla huvudansvariga befälhavare till möten med rederiet där det fortsatta arbetsmiljöarbetet ska stakas ut. Första träffen är planerad till i mars.

– Vi kommer att titta bakåt på det vi gjort, gå igenom statistik, se hur det ser ut idag och sedan diskutera vilka områden som behöver utvecklas och hur det ska gå till. Kanske kommer det bli gemensamma utbildningar eller nya rutiner, men det återstår att se vad som kommer fram under mötena.

Linda Sundgren

Luften i restaurangkök bättre än befarat



Ökad lungcancerrisk hos kökspersonal beror på rökning. Foto Linda Sundgren.

Kockar och annan kökspersonal löper större risk än andra att drabbas av lungcancer. Men det beror inte på dålig luft i restaurangköken utan på rökning. Det visar studier vid Karolinska Institutet.

I tre olika studier har arbetsmiljön i restaurangbranschen granskats. Man har tittat på riskerna för kökspersonal att drabbas av lungcancer respektive hjärtinfarkt samt gjort mätningar av luftföroreningar i olika köksmiljöer.

– Kökspersonal löper en ökad risk att drabbas av lungcancer och en hypotes har varit att det beror på dålig luft i restaurangköken. Men vår studie tyder inte på det. När vi tog hänsyn till personalens rökvanor försvann den förhöjda risken, säger Marie Lewné, yrkeshygieniker vid Karolinska Institutet och delaktig i studien.

Hundratals mätningar

Vid mätningarna undersökte man förekomsten av partiklar och polyaromatiska kolväten. Ett hundratal mätningar har gjorts i storkök, à la carte restauranger, asiatiska restauranger och snabbmatkök.

– Mest luftföroreningar hittade vi i de asiatiska köken där man woker mycket, men halterna var inte alarmerande höga. Lägst halter hittade vi förvånande nog hos snabbmatkedjorna, säger Marie Lewné.

De kockar och övrig kökspersonal som deltog i studien hade vid mätningarna luftfilter med tillhörande pump fästade på axeln, alldeles bredvid munnen. Genom att väga filtren före och efter användning fick forskarna reda på hur mycket föroreningar som fanns i luften. Det är det här första gången luften i restaurangkök analyserats i Sverige, berättar Marie Lewné.

– Det vi skulle vilja göra nu är att gå vidare och analysera de partiklar vi samlat in för att ta reda på exakt vad de innehåller.

Enligt tidigare studier löper kvinnliga kockar, köks- och restaurangbiträden samt servitörer ökad risk att drabbas av hjärtinfarkt. Den del av den aktuella studien som rör just hjärtinfarkt är i skrivande stund inte helt klar, men hittills finns inget som tyder på att detta skulle bero på dålig köksluft, enligt forskarna själva.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Nya kemföreskrifter

Vid halvårsskiftet träder nya regler om kemiska risker och hygieniska gränsvärden i kraft. Närmare 30 av de 400 farliga ämnen som finns upptagna i den så kallade gränsvärdeslistan har setts över. I den nya förteckningen har bland annat litium, klorbensen och nikotin fått hygieniska gränsvärden.

(Arbetsmiljöverket)

Trötthet påverkar prestation

Det omfattande Europeiska forskningsprojektet, Horizon, har undersökt förekomst och effekt av trötthet ombord. Resultaten visar att vakt sex om sex är mest kritiskt. Det uppmättes nedsatt prestationsförmåga hos deltagarna, främst vid oväntade situationer som kollisionsrisk och tekniska problem. Elva akademiska institutioner och sjöfartsorganisationer från olika länder har deltagit i projektet, däribland Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

(Horizon)

Färre jobb till sjöss

Arbetsförmedlingen spår en kraftigt ökad arbetslöshet bland svenska sjömän 2012. Under året beräknas arbetslösheten öka, från 2,6 procent till 12 procent. 2013, väntas den stiga till 22 procent. Arbetsförmedlingen påpekar dock att siffrorna är ytterst osäkra och baserade på uppgifter från ett mindre antal företag i branschen. Det är främst manskapsjobb som tros försvinna medan man räknar med en fortsatt brist på maskinbefäl.

(Arbetsförmedlingen, sjöfart)



SAN NYTT

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen 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: Lars Andersson, SARF

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

Redaktionskommitté:
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen
Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2012