



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart.

ÅRGÅNG 34 2/10

TEMA: SKYDDSOMBUD

Arbetsmiljö på heltid för huvudskyddsombud	1	Sjöfartsavdelningen informerar	5
Befälhavaren nyckelperson för bättre arbetsmiljö	3	English summary	6
Hoppa iland med tross – en riskfylld vana	3	Profilen: Camilla Högberg	7
Redaktionen har ordet	4	Vi är San	8
Utblick	4	I korthet	8

Arbetsmiljö på heltid för huvudskyddsombud

Med täta skyddskommittémöten och utnämnda safetystyrmän har ledningen på Rosella kopplat greppet om arbetsmiljön ombord. Som stöd finns Viking Lines heltidsanställda huvudskyddsombud, Bent Björn-Nielsen.

Strax efter tolv lämnar Rosella kajen i Kapellskär i Norrtälje. Fartyget är fullbokat och besättningen har ett par hektiska timmar framför sig innan ankomsten i Mariehamn. Men trots stressen som ofta råder här ombord är Bent Björn-Nielsen mycket nöjd med hur arbetsmiljöarbetet bedrivs. En av de åtgärder han uppskattar är att man tilldelat fartygets andrestyrmän särskilt ansvar för arbetsmiljön.

– Det blir tydligare på det här sättet och man vet precis vem man ska gå till med olika frågor. För min del önskar jag att alla båtar hade det här systemet, säger han.

De tre som delar på safetystyrman-tjänsten har i sin tur fördelat uppgifterna mellan sig där var och en har ett övergripande ansvar för ett visst område. Johan Backman, som är i tjänst idag, har säkerheten på sin lott.

– Vi har gjort den här uppdelningen för att inget ska falla mellan stolarna och för att andra ska veta vem de ska vända sig till. Har man huvudansvaret för ett område blir man mer kunnig inom det, även om vi naturligtvis har ett gemensamt ansvar för hela arbetsmiljön också, säger han.

Johan ser till att livflottar och livbåtar hålls i gott skick och leder övningar. Men



Sommartid är Rosella ofta fullbokat och arbetstempot högt.

han organiserar också det systematiska arbetsmiljöarbetet.

– Vi har skapat ett system för skyddsronder och upprättat checklistor. Det här uppdraget passar mig bra, jag tycker om när det är ordning och reda, säger han.

Föredömligt engagemang

Förra sommaren skapade Viking Line en tjänst för ett heltidsanställt huvudskyddsombud som ska hjälpa till att samordna arbetsmiljöarbetet och vara ett stöd för besättningarna. Bent Björn-Nielsen ansvarar för Rosella, Cinderella och Xprs. Han är ofta ombord för träffa personalen och Rosella beskriver han som ett föredöme.

– De är jätligt bra här, säger han. De har mycket egna idéer och de har helt rätt inställning till arbetsmiljö och säkerhet.

En av de starkare drivkrafterna på Rosella är befälhavare Kenneth Eriksson. Han säger att arbetsmiljön är en av hans hjärtefrågor och att ambitionen är att den ska vara en naturlig del i det dagliga arbetet.

– Arbetsmiljö är ingenting man ska hålla på med när man gjort allt det andra, det är där man ska börja. En bra arbetsmiljö är grunden för att få allt det andra att fungera, säger han.

På Rosella handlar mycket av arbetsmiljöarbetet om att skapa fungerande



Butikschef Kristoffer Harrison, huvudskyddsombud Bent Björn-Nielsen och säfetystyrman Johan Backman är alla delar av arbetsmiljöarbetet på Rosella.

rutiner. Att få en struktur som tydligt talar om vad som ska göras och när. Antalet skyddskommittémöten har fördubblats och hålls numera varje månad. Under mötena tar man bland annat upp eventuella personolyckor och risker som noterats inom Viking Lines interna avvikelserapporteringsystem. I anslutning till varje möte genomförs också en skydds-rond. Kenneth säger att man kommit en bra bit på väg när det gäller rutiner men att det återstår en del att förbättra.

– Framför allt behöver vi bli bättre på uppföljningar. Vi gör våra skyddsronder och fångar upp problem, men vi måste bli bättre på att kontrollera att det vi beslutar också blir gjort.

Nya riskbedömningar

Ett stort projekt som just nu pågår här på Rosella, liksom på de andra två fartygen som Bent arbetar med, är riskbedömningar. När Bent tillträdde sin tjänst i fjol gick han igenom de riskbedömningar som då var gjorda. Han såg att det fanns en hel del slutsatser i dem som inte verkade realistiska.

– I maskin hade man inte hittat en enda risk medan att jobba i kassan bedömdes som en fyra på en femgradig skala. Det var uppenbart att det inte stämde, säger han.

Istället för att börja korrigera och skriva om de befintliga dokumenten beslutades att det skulle göras helt nya riskbedömningar på samtliga fartyg. Den här gången är arbetet mer styrt, ombord-personalen har fått tydliga instruktioner om hur bedömningarna ska gå till, vad de ska titta efter och hur riskerna ska kodas. Därefter ska en nybildad arbetsgrupp med representanter för fartygen gå igenom alltihop för att kvalitetssäkra bedömningarna.

– Om något verkar konstigt kommer vi att kontakta avdelningen och fråga hur de tänkt. Till nyår ska det här arbetet vara slutfört, men det är också beslutat att



Arbetsmiljön är en hjärtefråga för Rosellas befälhavare Kenneth Eriksson.

man inför varje om- eller nybyggnad ska göra nya riskbedömningar, säger Bent.

Han är ofta ombord för att träffa besättningarna. Det är då han märker hur folk mår och upptäcker om något inte står rätt till.

– Jag har ägnat en hel del tid åt konflikthantering, berättar han. På en avdelning fungerade inte arbetet och folk mådde dåligt men ingen förstod varför. Det visade sig att cheferna hade samarbetsproblem, men det är löst nu.

På Rosella verkar många trivas bra. Att fartyget är relativt litet gör att de flesta känner varandra och sammanhållningen kompenserar en del för det många gånger ganska påfrestande jobbet. I byssan är det hektiskt, folk småspringer och slamret från disken hörs i hela utrymmet. Johanna Johansson rullar in en vagn med tömda småskålar från buffén.

Sparar på kroppen

– Det är ganska tungt att jobba som nissa, men jag tänker på hur jag bär och lyfter. När jag började här sa folk till mig att akta ryggen och visade hur jag skulle göra och det tog jag till mig, säger hon.

I buffén håller hennes kollega, Jelena Rautjärvi, på att plocka av borden. Efter

15 år i yrket har även hon lärt sig att spara på kroppen.

– Jag bär inte mer än jag orkar, säger hon. Många tar för mycket, särskilt när det blir stressigt, men jag bär aldrig mer än tolv tallrikar åt gången. Det blir ganska tungt ändå med matrester och bestick.

Och det är sådant här som Bent och fartygsledningen strävar efter. Att personalen ska bry sig om sin egen och kollegornas hälsa och tänka på hur arbetet påverkar dem. Men det krävs också rätt förutsättningar och utrustning för att kunna utföra ett säkert arbete.

I kassan i taxfree-butiken jobbar Marika Holmberg. Hon sitter på en enkel kontorsstol, utan höj- och sänkbar kassa, och hon tycker att det är svårt att hitta en bra arbetsställning.

– Ergonomiskt är det inte alls särskilt bra. Stolarna är svåra att vinkla och det känns i axlar och rygg efter passet. Jag hoppas att vi ska få nya grejer, säger hon.

Bent håller med om att kassaarbete är ett problem. Monotona rörelser sliter på kroppen och utan ställbar utrustning är det nästan omöjligt att få en hälsosam arbetsställning.

– Man har nyligen köpt in nya kassor till Cinderella och de kommer garanterat att ge besvär i axlar och leder framöver. De valde att köpa samma sort som finns på de andra fartygen eftersom de fick ett bra pris, men om man hade tittat på hur de är att jobba med hade man förmodligen valt en annan modell. Folk ser ju så olika ut, säger han.

Anpassade hörselskydd

Ett annat större projekt som pågår på Rosella är att hitta hörselskydd anpassade efter varje avdelning. Personalen i bar och nattklubb har fått formgjutna modeller medan man testat andra varianter för däckspersonalen. I maskin säger man sig vara bra på att använda den skyddsutrustning som finns. Andre fartygsingenjör Niklas Karlsson har jobbat någon vecka i sin nuvarande tjänst.

– Jag är noga med att använda hörselskydd, handskar och glasögon. Och det behövs. Jag har varit med om att en borrhätt gått av och smällt upp i ögat och hade jag inte haft skyddsglas på mig då hade det kunnat gå illa, säger han.

Ett annat område som både Bent och Rosellas fartygsledning arbetar med är att få fler engagerade i arbetsmiljöarbetet ombord. Som så ofta leds det av en klick eldsjälar, men för att nå verkligt resultat behöver fler involveras, menar man. På initiativ av befälhavare Eriksson har det gjorts en inventering av arbetsmiljöintresserade på varje avdelning för att



Jelena Rautjärvi bär inte mer än tolv tallrikar åt gången för att spara på kroppen.

fånga upp dem som kan tänka sig att jobba mer med de här frågorna. Dessutom sätts protokollen från skyddskommittémötena inte längre bara upp på anslagstavlor utan finns även tillgängliga i en plastmapp i dagrummet för folk att låna med till hytterna.

– Det här är en enkel men jätkligt bra idé, säger Bent och håller upp mappen med protokollen. Man måste informera och informera och informera och till slut kanske folk vaknar upp och blir intresserade.

Linda Sundgren

LEDARSKAP

Befälhavaren nyckelperson för bättre arbetsmiljö

Hängivna skyddsombud är bra, men för att arbetsmiljöarbetet ska gå framåt krävs också kunniga och engagerade befälhavare. Det säger Karl-Arne Johanson på Seko sjöfolk som hoppas mycket på en ny arbetsmiljöutbildning som utvecklats inom San.

Skyddsombud har efter sina två utbildningsveckor god kunskap om vad arbetsmiljölagen kräver och de vet hur ombordarbete utförs på ett säkert sätt. Men för att kunna förändra och förbättra arbetsmiljön behövs också ett fungerande samarbete mellan skyddsombud och befälhavare.

– Ett bra ledarskap är grundläggande för arbetsmiljöarbetet. Utan befälhavarens stöd kommer ingenting att bli bättre, säger Karl-Arne Johansson.

Befälhavaren behöver vara lyhörd och intresserad av att besättningen ska ha en bra arbetsmiljö, menar Karl-Arne. Men denne måste också ha kunskap om vad

god arbetsmiljö är för något. Enskilda rederier ser till att utbilda sina befäl i arbetsmiljö men på högskolorna har ämnet hittills haft låg prioritet.

– Utbildning är A och O och enligt lagen är befälhavaren skyldig att kunna det som står i arbetsmiljölagen. Men på sjöbefälsutbildningen får studenterna knappt någon utbildning alls i de här frågorna, och det är långt ifrån alla som faktiskt vet vad som krävs av dem. Sen är det givetvis viktigt att även de som jobbar med det här på rederikontoren i land vet vad det handlar om så att de kan stötta och hjälpa på ett bra sätt.

Inom San har man arbetat fram en modell till en grundläggande arbetsmiljöutbildning för befäl och nyckelpersoner i land. Enligt nämndens förslag ska kursen leda till ett certifikat med krav om regelbunden uppdatering.

Förslaget har skickats vidare till Transportstyrelsen, de sjöfackliga förbunden samt redareföreningen för påseende och kommentarer.

Linda Sundgren

Hoppa iland med tross – en riskfylld vana

Inom delar av kusttonnaget och på andra mindre fartyg förekommer det att besättningarna hoppar iland med trossen vid tillägg.

– Det här är jättefarligt och kan sluta hur illa som helst, varnar Mikael H Andersson,

arbetsmiljöhandläggare vid Transportstyrelsen.

Ibland saknas trossvakt, ibland vill rederiet inte betala extra för den tjänsten. I stället låter man en besättningsman hoppa iland med trossen. Men en sådan manöver kan sluta illa. Risken att skada

sig när man landar på kajen är överhängande och hamnar någon i vattnet finns en stor risk att bli klämd mellan kaj och fartyg.

– Jag har själv jobbat på båtar där man hoppat iland och man var lika rädd varje gång för att det skulle hända något. Ibland har man ett fribord på ett par meter när man kommer in och så ska någon klättra på utsidan av relingen, ta spjörn mot fartyget och hoppa. Det här är verkligen inte bra, säger Mikael H Andersson.

Han säger att det främst är på mindre, lotsbefriade fartyg under 70 meter som man väljer bort trossvakten. Förutom mindre tank- och torrlastare gäller det också olika sorters passagerarfartyg. Bland annat de båtar som sommartid trafikerar Göta kanal eftersom det saknas trossvakter längs kanalen.

– Där har man unga killar och tjejer, sommarfåglar, som håller på med detta. Jag tror att det bara är en tidsfråga innan det händer en allvarlig olycka, säger Mikael H Andersson.

Linda Sundgren



FOTO: TEDD JUHLIN

Delarna och helheten

Vad är arbetsmiljö? Som svar på den frågan skulle många för bara ett tiotal år sedan ha nöjt sig med att räkna upp en rad fysiska betingelser som buller, vibrationer, kemikalier och oljor. Och de här frågorna är minst lika viktiga och aktuella att jobba med nu som då.

Men på senare år har begreppet arbetsmiljö genomgått en hälsosam utveckling. Insikten om att det handlar om så mycket mer än det vi tidigare fokuserade på har spritt sig; att arbetsmiljö omfattar hela människan och hur vi mår har blivit en allmänt vedertagen sanning. Mat, motion, sömn, trakasserier, alkoholvanor, ledarskap och allmän trivsel är något av det som numera har en given plats inom ramen för ett seriöst arbetsmiljöarbete.

Denna vidgade vy ger en mer komplett bild av verkligheten, och av dem som står i centrum för hela arbetsmiljöarbetet – de anställda. Det blir också allt tydligare att de olika delarna, de fysiska likväl som de psykosociala, är nära förbundna med varandra och att de tillsammans bildar en helhet. Åtskilliga studier visar att den som mår

psykiskt dåligt, är stressad och äter fel löper större risk än andra att drabbas av, inte bara allehanda sjukdomar, utan också värk och skador. En alltför pressad arbetssituation och misstrivsel gör oss människor skörare, immunförsvaret försvagas och muskler och organ blir mer sårbara för påfrestningar. För att inte tala om hur olycksrisken ökar med exempelvis hög stress.

Att jobba med den psykosociala miljön kan däremot upplevas som svårare än att ta itu med det fysiska. Den är ofta mer svårgreppbar och otydlig. Men här och där pågår projekt som strävar efter att höja ombordkvaliteten för personalen. Och bara det faktum att man idag oftare ser sambanden mellan det fysiska och det psykosociala, delarna och helheten, är i sig ett betydande steg framåt.



Linda Sundgren
redaktör, San-nytt

”Arbetsmiljö är ingenting man ska hålla på med när man gjort allt det andra, det är där man ska börja. En bra arbetsmiljö är grunden för att få allt det andra att fungera.”

Det säger Kenneth Eriksson, befälhavare på Viking Lines M/S Rosella.

Arbetsmiljömanualen uppdaterad

Sans årliga revision av arbetsmiljömanualen är klar. Manualen hjälper dig att hålla reda på vad som krävs av arbetsmiljön ombord men kan också användas som arbetsmaterial vid till exempel skyddskommittémöten.

Du kan ladda ner manualen gratis på Sans hemsida, www.san-nytt.se, där du hittar den



i både en svensk och en engelsk version.

Manualen kan också beställas som pärm hos Prevent på www.prevent.se eller telefon 08-402 02 00. Artikelnummer 596, ISBN-nummer 978-91-7365-031-1 (svensk version) och Artikelnummer 572, ISBN-nummer 978-91-7365-036-6 (engelsk version).

Rättelse I förra numret av San-nytt publicerades en felaktig bild. Bilden på sidan 3 visar en apparat som mäter lungkapacitet och inget annat. Vi ber om ursäkt för detta. /Redaktionen



IMO:s huvudkontor i London.

FOTO: IMO

Sjömännens år

2010 har utnämnts till sjömännens år av FN:s sjösäkerhetsorgan IMO (International maritime organization). Ashok Mahapatra, chef för sektionen för maritim utbildning och HR-frågor vid IMO:s högkvarter i London, säger att den främsta orsaken till utnämningen är att ge världens cirka 1,5 miljoner sjömän uppmärksamhet i deras arbete för den dagliga handeln.

– Det här är ett utmärkt sätt för oss att skicka ett tydligt budskap till dem. Vi vill visa dem att vi som arbetar med sjöfart från land förstår vilken extrem press de arbetar under och att vi ser de uppoffringar de gör. Men vi vill också förmedla det arbete vi lägger ner för att skapa bättre villkor för dem, säger han.

Krav för tryggad återväxt

Sjömännens år är också ett led i kampanjen Go to sea som IMO inledde 2008 tillsammans med bland andra ILO (International labour organisation) och Internationella transportarbetarfederationen för att öka rekryteringen till sjöfarten. Och för att trygga återväxten i branschen krävs bra arbetsvillkor och goda ombordförhållanden, menar Ashok Mahapatra, som är medveten om att det finns en hel del kvar att göra på det området.

– Sjömän måste få det stöd de behöver i samband med olyckor, när de överges i hamnar eller seglar i piratdrabbade farvatten. De ska heller inte hindras att gå iland i hamnarna på grund av säkerhetsbestämmelser. Det finns mycket som kan förbättras, konstaterar Ashok Mahapatra.

Förbättringarna kommer delvis, tror Mahapatra, genom implementeringen av IMO:s reviderade STCW-konvention som ska klubbas i Manilla i juni. Även ILO:s superkonvention för sjömän som antogs för fyra år sedan kommer att göra mycket gott för världens sjömän när den träder i kraft, säger Mahapatra.

Linda Sundgren

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser och för ut viktiga budskap i branschen. Syftet är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos sjöfartens aktörer. Texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se. Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Felaktig ombyggnad ledde till överbunkring

Då ett fartyg bunkrade visade det sig att det uppstod överbunkring och att olja rann ut på styrbordssidan. Bunkringen stoppades omedelbart och alla nödvändiga åtgärder vidtogs. Vederbörande myndigheter tillkallades och sanering inleddes, men trots det hamnade cirka 600 liter diesel på utsidan.

Senare utredning visade att den berörda dieseltanken byggts om för ett antal år sedan. För att få större kapacitet byggdes den ihop med en ureatank. Däremot kom man inte att bygga om avluftningen, vilket ledde till att denna inte var tillräckligt utformad för att klara dieselbunkring.

SFu dnr 060502 TSS 2010-890

Tankexplosion vid lastning av olja

Då styrman lastade vakuumgasolja en kall vinterkväll kom ett larm om högt tryck i den ena av de två tankarna som höll på att fyllas. Efter kvittens av larmet skickades vaktmatrosen ut för att kontrollera om tryckutjämningsventilen fungerade. Eftersom han såg gas strömma ut drog matrosen slutsatsen att ventilen fungerade, vilket han meddelade styrman.

Samtidigt skiftade styrman till att fylla några andra tankar för att sedan, när dessa var fyllda, återgå till att fylla de tankar där övertrycket uppstått. Han bad matrosen att stänga den manuella ventilen till de tankar där lastningen avslutats. Då kom ett nytt larm för övertryck. Styrman började med att öppna till de tankar till vilka han nyss avslutat lastningen, men insåg snabbt att den manuella ventilen stängts och stängde därför igen. Han skickade istället ut matrosen ytterligare en gång för att kontrollera tryckutjämningsventilen. Återigen kunde matrosen meddela att han såg varm ånga komma ut.

Styrman tog för givet att trycksensorn inte fungerade som den skulle, vilket han varit med om en gång tidigare. Strax



Ovan rör med dränering, nedan rör utan dränering.



därefter kändes en explosion med kraftiga skakningar. På grund av att varm olja kom ut i kylan uppstod ånga och brandlarmet gick igång. Styrman varskodde lastterminalen iland att stoppa lastningen samtidigt som han stängde alla ventiler och manifolden. Babordstanken hade exploderat på grund av övertryck. Skottet till styrbordstanken bågnade och rämnade liksom tanktoppen till rörtunneln och tanktaket till dubbelbotten. Då explosionen inträffade var de båda tankarna fyllda till 66 procent.

En viktig orsak till händelsen var att en ispropp bildats i avluftningsröret. Eftersom proppen inte var helt tät kunde viss mängd gas passera vilket ledde till att matrosen såg ånga komma ut ur tryckutjämningsventilen. Avluftningsrören ska vara självdränerande men var inte det. Några person- eller miljöskador uppstod inte, men man fick byta ut åtta ton stål.

Under vintern har åtminstone ytterligare en tanksprängning skett i svenskt fartyg, den gången beroende på isbildning i en svanhals (avluftningsrör). Transportstyrelsen rekommenderar att man på tankfartyg kontrollerar att rör är dränerade i den utsträckning de ska vara.

SFu dnr 060502 TSS 2010-536

Bredbandsradar fyller inte kraven

En ny typ av radar, kallad bredbandsradar som främst är avsedd för fritidsbåtar och mindre fartyg, har introducerats på marknaden. Denna radartyp skiljer sig från traditionell radar, bland annat genom att den sänder kontinuerligt istället för

pulserande. Dessutom är den inte förenlig med radarfyror och transpondrar och visar därför inte till exempel racon-sig-naler eller signaler från SART-ar (signaler från bland annat livflottar).

Eftersom reglerna är utformade för att de olika systemen ska kunna fungera tillsammans kan man konstatera att denna typ av radar inte uppfyller kraven. Vill man ha en radar som fungerar tillsammans med övriga system ska man således använda sig av en magnetronbaserad radar av traditionell typ.

SFu/SFtt

Explosion ombord ledde till svår brännskada

Då en kvinna passerade på kajen där ett fiskefartyg var förtöjt hördes en knall. En brinnande person kom ut ur en dörr i fartyget. Kvinnan skrek till personen att han skulle hoppa i vattnet, vilket han gjorde. Samtidigt påkallade hon uppmärksamhet från andra i närheten och man hjälptes åt att få upp den brände personen ur vattnet. Så småningom kom den skadade till sjukhus för intensivvård.

De materiella skadorna blev ganska små. Den skadade mannen höll på med att förbereda måleriarbete i maskinrummet. I samband med detta tvättade han de ytor som skulle målas med lösningsvätska eller diesel. Därmed har brandfarliga gaser spritts och till slut har en explosiv blandning uppstått i det dåligt ventilerade rummet. Antändningen har skett då elektrisk utrustning aktiverats, i detta fall startades en värmare.

Det finns all anledning att uppmärksamma riskerna i denna typ av till synes relativt riskfria arbete.

BSU 619/08

Insjö byter namn och belönar rapportörer

Den svenska sjöfartsbranschen har ett olycks- och tillbudsrapporteringssystem, Insjö/Foresea som är särskilt anpassat till det interna ISM-system som många redierier ska ha. Insjö, som håller på att byta namn till Foresea, bygger på att rederiets säkerhetsansvarige skickar vidare den rapport som kommer internt. Från och med i år kan den eller de som på ett särskilt sätt bidragit till systemet belönas. Belöningen består av ett diplom, en plakett och en prissumma om 5 000 kronor.

Insjö/ForeSea

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: SAFETY OFFICERS

Full-time work environment duties

Soon after 12 o'clock Rosella leaves the quayside in Kapellskär in Norrtälje. The ship is fully booked and the crew have a couple of hectic hours ahead before they arrive in Mariehamn. But despite the stress that is often present, Bent Björn-Nielsen, full-time chief safety officer, is very satisfied with the work environment activities that are carried out. One of the measures he especially appreciates is that the ship's second mate has been given special responsibility for the working environment. The three mates who share safety duties have divided the tasks between themselves and each has overall responsibility for a certain area. Johan Backman, who is in service today, is in charge of safety.

– We have introduced this division of work so that no duties are left out, and so that others know who they can turn to with certain issues. But of course we also have a common responsibility for the whole working environment, says Johan.

One of the strongest driving forces on the Rosella is the captain, Kenneth Eriksson. He says that the work environment is an issue that lies close to his heart, and his ambition is that it will become a natural part of the daily routines onboard.

– The work environment is not something to do when everything else is finished – it is what we should be starting with. A good work environment is the basis for making everything else work, he says.

Things are hectic in the galley. Food is cooked here for the restaurants as well as the canteen. Johanna Johansson rolls in a trolley with empty small dishes from the buffet.

– It is quite hard going working as a nissa, but I do think about how I carry and lift things. When I started here people told me to be careful with my back and showed me how to do the work, and I listened to their advice, she says.

The right conditions and equipment are also needed for the crew to be able to do their work safely. Marika Holmberg works at the cash till in the tax-free shop.

– In terms of ergonomics it is not



Johanna Johansson

particularly good. The chair is difficult to angle and my shoulders and back are aching when I finish my shift. I hope that we will be given new things, she says.

Captain is key to better work environment

Keen safety officers are good, but knowledgeable and engaged captains are also necessary if work environment activities are to make any real progress, according to Karl-Arne Johanson at Seko Seafarers. He is pinning a lot of hopes on a new work environment course that is under development at SAN.

After two weeks of training, safety officers have learned a lot of information about what the work environment law requires and how work onboard should be carried out safely. Good co-operation is also required between safety officers and the captain, though, if the work environment is to be changed and improved.

– Good leadership is the foundation of work environment activities. Without the support of the captain nothing gets any better, says Karl-Arne Johansson.

SAN has developed a basic work environment training course for captains and key persons ashore. It takes three days and according to the proposal by the board, completion of the course will lead to a certificate that requires regular updating.

– At the moment the proposal is with the Swedish Transport Agency for approval, says Karl-Arne Johansson.

Year of Seafarer

2010 has been declared the Year of Seafarer by the UN safety organ IMO (International Maritime Organization). Ashok Mahapatra, manager of the section for Maritime Education and human resource issues at the IMO headquarters in London, says that the main reason for this declaration is to direct attention to the

world's one and a half million seafarers and their work in daily trade.

– This is an excellent way for us to send a clear message to them. We want to show them that we who work with maritime issues on land understand the extreme pressure under which they work and that we see the sacrifices they make. But we also want to inform them about the work we are doing to create better conditions for them, he says.

The Year of Seafarer is also part of the campaign Go to Sea, which the IMO introduced in 2008 together with the ILO (International Labour Organization) and the International Transport Workers' Federation to increase recruitment in the maritime industry. Securing new growth in the industry requires good working conditions and good conditions on board, says Ashok Mahapatra, who is well aware that there is much left to do in this area.

– Seafarers must be given the support they need in times of accidents, when they are abandoned in harbours or when they sail into pirate-infested waters. Nor should they be prevented from going ashore by safety regulations when they stop in harbours. There are many things which can be improved, explains Ashok Mahapatra.

Jumping ashore with a mooring line – a risky procedure

To avoid paying charges for an onshore mooring guard, some shipping companies allow a crewmember to jump ashore with the line when mooring. This practice can lead to disaster. The risk of injuries when landing on the quayside is always present, and if anybody falls in the water there is a great risk of being crushed between the quayside and the ship.

– I have worked on ships myself where we used to jump ashore, and every time we were afraid that something would happen. Sometimes you have a free board of a couple of metres when you come in to the wharf and somebody has to climb on the outside of the handrail, brace their feet against the ship and jump. It is definitely not a good practice, says Mikael H Andersson, work environment official at the agency.

He says that it is mostly on small ships of less than 70 metres, exempted from pilots, that the decision is made not to have a mooring guard. As well as small tankers and dry loaders this group of ships also includes different sorts of passenger vessels.

Millas mörker räddar sömnen

Det är slut med svarta sopsäckar och pappkartonger för hyttventilerna på Bro Anton. Tack vare kockstewart Camilla Högberg finns det numera specialsyddas mörkläggningsgardiner som med ett enkelt resårband tas av och på. Nyligen belönades hon med 20 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för sin uppfinningsrikedom.

– Jag tänkte kalla dem för Millas mörker, säger hon och skrattar. Det blir verkligen mörkt i hytten med dem och man sover mycket bättre.

Camilla tycker om fartygsmiljön, men har alltid haft problem med sömnen ombord. Det behöver vara ordentligt mörkt i hytten för att hon ska kunna sova.

– Sömnen har alltid varit mitt dilemma. Vanliga gardiner glipar om det gungar så det funkar inget bra. En liten strimma ljus känns som en hel strålkastare efter ett tag.

Så fick hon en idé. När de brandskyddade mörkläggningsgardinerna i massen byttes ut mot textilier i gladare färger, tog hon tillvara på det gamla tyget. Efter arbetsdagens slut plockade hon fram



Camilla Högberg

Ålder: 55

Familj: Sambo

Bor: "Kärleksflyttade" till Kalmar förra året och bor numera i en bostadsrätt i centrala stan.

Jobb: Kockstewart på Broströms oljetanker Bro Anton som går i Europa fart, främst Antwerpen, Amsterdam och Rotterdam.

Bakgrund: Utbildad sjökok. Jobbade åtta år inom Gorthons på åttioalet. Gick sedan iland och arbetade på olika restauranger och serveringar. Sedan tre år arbetar hon åter till sjöss.

Aktuell: Belönades med 20 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för sina ventilskydd som förbättrat sömnen för många ombord.



Mörkläggningsgardinen träs över ventilen som ett sadelskydd. Inga springor finns som ljuset kan titta in igenom.

symaskinen och designade ett par ventilskydd kantade med resår.

Mörkläggningsgardin à la sadelskydd

– Jag ville att de skulle vara lätta att ta av och på. De här träs man över som skyddet på en cykelsadel ungefär. Många tejpar upp kartonger eller sopsäckar för ventilerna men de blir oftast sittandes för att man inte orkar hålla på att ta ner och sätta upp dem hela tiden. Sen ser det inte särskilt roligt ut heller, varken inne i hytten eller utifrån.

Hon började med att sy ett par skydd till den egna hytten. Men kollegorna blev också intresserade och hittills har hon sytt upp närmare 20 ventilskydd.

– Jag har suttit på kvällarna och på fritiden och alla som velat ha skydd har fått det. De säger att de sover mycket bättre med de här och det märks också. Sover man bra blir man inte lika lättirriterad och man får bättre aptit om man är utvilad, säger Camilla.

Belönades med 20 000

Den femte maj var hon på Skeppsholmen i Stockholm där hon belönades med 20 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus i samband med deras årliga belöningsceremoni för berömvärda innovationer. Men att nominera ventilskydden till stiftelsen var inte självklart, säger hon.

– Jag tyckte att min grej var så enkel och det kändes fånigt att skicka in något så simpelt. Men de andra ombord tyckte att jag skulle göra det och nu känns det otroligt roligt att få den här utmärkelsen.

Sjökok mot sin vilja

Med pappa och farbror som båda var sjökokar, bestämde sig Camilla tidigt i livet för att hon i alla fall inte skulle jobba med matlagning. Men så träffade hon en sjöman och började som mässjanta inom Gorthon. Väl i branschen upptäckte hon att ombordlivet passade henne och trots sin tidigare uppfattning var det sjökok hon blev. Även om hon sedan tillbringat nästan 20 år på krogar och serveringar iland har suget efter sjön alltid funnits där. Att hon för tre år sedan valde att mönstra på igen är något hon inte ångrar.

– Jag tycker om att packa min väska och dra iväg. Nu jobbar vi sex veckor och är lediga sex och det är toppen. Då kan man sticka ut och resa ett par veckor och ändå hinna vara hemma ett tag innan det är dags att åka ut igen. Det där med måndag till fredag har aldrig lockat mig, säger hon.

Men även om Camilla känner sig hemmastadd ombord och stämningen är bra, säger hon att det ibland krävs en del insatser för att hjälpa trivselen på traven.

– Ventilskydden är ju en sådan grej som gör att man mår lite bättre.

Linda Sundgren

Möt Sans ledamöter

Presentationen av San:s ledamöter fortsätter här. Nämnden har en ordförande, sju ordinarie ledamöter samt tre adjungerade, alla med specialkunskap om arbetsmiljö till sjöss. Under året presenterar vi San:s ledamöter här i San-nytt. Du kan också läsa mer om San:s arbete på www.san-nytt.se.

Matserik Eriksson, ordinarie ledamot

Matserik arbetar med personal- och arbetsmiljöfrågor på Stena Line sedan 1986. Han invaldes som ordinarie ledamot 2006 efter några år som suppleant. Utöver styrelsearbetet i San deltar han i den årliga revideringen av arbetsmiljömanualen.

Matserik är socionom i botten och arbetade tidigare inom den kommunala missbruksvården i Göteborg. De första åren i rederiet var han ombordanställd personalpurser då i stort sett alla personalfrågor sköttes ombord på respektive fartyg. När verksamheten centralise-



rades gick han iland och fortsatte att jobba med likartade uppgifter på rederikontoret.

Cecilia Österman, adjungerad

Cecilia är doktorand vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers tekniska högskola och skriver en avhandling om arbetsmiljöåtgärder och ekonomisk lönsamhet. Hon är sjöingenjör med tio år till sjöss men har även jobbat som inspektör på Arbetsmiljöverket och arbetsmiljöingenjör vid Muskö örlogsvärv. En period jobbade hon som skribent hos Svensk Sjöfartstidning.

I december 2007 valdes Cecilia in som adjungerad i San:s styrelse. Där deltar hon i den årliga revideringen av



arbetsmiljömanualen och brukar vara mycket involverad i arrangemanget av San:s årliga konferens.

Mikael H Andersson, adjungerad

Mikael handlägger arbetsmiljöfrågor på Transportstyrelsen och är den som ser till att San:s arbete följer lagstiftningen. Han kom till nämnden 2006 i samband med att han bytte ansvarsområde på myndigheten, från utbildning och behörigheter till arbetsmiljö.

Men det var till sjöss han började, först som manskap och sedan som befäl, och Wallenius, Cements och Laurin Maritime hör till de rederier han tjänstgjort vid. Arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor är något han började intres-



sera sig för redan som ombordanställd och fortsatt att arbeta med om än i en annan form.

~ I KORTHET ~

Utkik i Sjörapporten

Första juni kom det sista numret av den uppskattade tidskriften Utkik. Efter exakt 30 år läggs tidningen ner enligt beslut fattat av Sjöfartsverkets styrelse. Tidningens redaktör, Torbjörn Dalnäs, berättar att många läsare hört av sig och är besvikna över att tidningen försvinner. Den som vill fortsätta läsa artiklar signerade TD kommer dock att kunna göra det i Sjöfartsverkets tidning Sjörapporten.

Kampanj mot pirater

Den 20 maj startade en världsomspännande nätbaserad kampanj mot det växande pirateriet. Via hemsidan www.endpiracypetition.org hoppas man att samla ihop minst en halv miljon namnunderskrifter till Världssjöfartens dag i syfte att förmå världens regeringar att ta krafttag mot piratplågan. Bakom kampanjen står starka sjöfartsorganisationer såsom ITF, Bimco och Intertanko tillsammans med fackförbund och försäkringsbolag.

Foreseapris instiftat

Andreas Hultgren fick den femte maj ta emot den nyinstiftade utmärkelsen Foreseapriset från Insjö/Foresea vid Sjömanshusstiftelsens årliga belöningsceremoni i Stockholm. Han fick priset om 5000 kronor för att under sin tidigare tjänst som DP (designated person) på Sirius rederi ha skrivit många och välformulerade avvikelserapporter.



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: Lars Andersson, SARF

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

Redaktionskommitté:
Tomas Sjöstedt, SFBF
Mikael Huss, SBF
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: SG Zetterqvist, Göteborg 2009