



SAN NYTT

Nyheter om arbetsmiljö och regler inom sjöfart

2-3/04

Olyckor med frifall-livbåtar utreds

Efter flera allvarliga personskador vid hanteringen av frifall-livbåtar har IMO godkänt att båtarna sjösätts utan besättning vid övning. Beslutet gäller i två år. Under tiden ska olycksorsakerna utredas.

Traditionella livbåtar sägs ha tagit fler liv än de räddat. Någon siffra på hur många som förolyckats finns inte, men att åtskilliga skadats råder ingen tvekan om. De många tillbudena var en av orsakerna till att Wallenius Lines bytte ut sina gamla livbåtar mot moderna frifall-livbåtar i slutet av nittiotalet. Men olyckorna fortsatte och inom loppet av fyra år inträffade fem allvarliga olyckor med bland annat en pisksnärtskada och en ryggskada. Då fick rederiet nog och efter en ansökan till Sjöfartsverket fick de tillstånd att sjösätta båtarna utan folk ombord.

Nu har också IMO slutit sig till Sveriges linje och sedan i maj i år gäller dispensen internationellt. Dispensen omfattar enbart själva sjösättningen. Övriga moment som ombordstigning, fastspänning och provkörning ska genomföras och det är bara fartyg med frifall-livbåtar placerade på minst 20 meters höjd som berörs av dispensen. Beslutet gäller i två år.

– Vi ska använda tiden till att ta reda på vad som orsakar olyckorna för att sedan förhoppningsvis kunna enas om en permanent lösning på problemen, säger Ann-Christine Kivelä på Sjöfartsverket.

På initiativ av Seko sjöfolk och Sjöfartsverket ska en genomgång av befintlig forskning på området göras. Uppdraget sköts av Elena Tsychkova, doktorand vid Sjöfartshögskolan i Göteborg. Hon tror att inventeringen kommer visa att betydligt fler än Wallenius anställda drabbats av skador i samband med hantering av frifall-livbåtar.

– Jag tror det är en stor underrapportering av den här sortens olyckor, säger hon. Wallenius har några av de bästa frifall-livbåtarna som finns på marknaden. Andra rederier har valt betydligt mindre säkra båtar och de borde vara mer skadedrabbade. Men det är ett känsligt område som man ogärna rapporterar om.

Elena Tsychkovas genomgång tyder på att rederierna följer de krav som ställs vid installationer av frifall-livbåtar och att man har goda marginaler till rådande gränsvärden. Olyckorna misstänker hon beror på att tillverkare och andra inte tagit hänsyn till hur avvikelser i hanteringen påverkar säkerheten. Som hur båtarna betar sig om de får lite slagsida i fallet eller om en person inte sitter helt korrekt i stolen.

– Jag har pratat med en befälhavare som fick en ryggskada i samband med en övning, säger Elena Tsychkova. Han är smal och när han drog åt bältet flyttade det sig lite åt sidan vilket kan ha bidragit till

skadan. Han var också den som ledde övningen och hade därför en radio i handen. Möjligen gjorde det att han vred kroppen en aning.

– Men man ska komma ihåg att de studier som gjorts tyder på att det är en halv procents risk att skadas vid övning, fortsätter hon. Det är en person per två hundra och med tanke på att tusentals övningar genomförs över hela världen är skador inte helt oväntade.

Forskningsgenomgången ska vara klar i september och då ska beslut tas om eventuell vidare forskning. ■



Fartyget på bilden eller rederiet har inget samband med texten.

FOTO: LENNART FOUGELBERG

Mobbning och sexuella trakasserier vanliga även inom sjöfarten

”Mobbning handlar mer om brister i arbetsmiljön än om enskilda personer”

Ärligen sjukskriver sig över tusen svenskar efter att ha utsatts för mobbning på sina arbetsplatser. Vissa mår så dåligt att de drabbas av depressioner och självmordstankar.

För två år sedan uppmärksammades problemen med vuxenmobbning inom sjöfarten då brittiska redareföreningen tillsammans med landets sjöbefälsförbund gav ut skriften Workplace harassment and bullying. I den konstateras att alla människor har rätt att bemötas med respekt på sina arbetsplatser men att så inte alltid är fallet. Trakasserier förekommer inom alla sektorer och sjöfarten är inget undantag. I vissa fall går det så långt att den utsatte inte orkar fortsätta sitt arbete utan väljer att sjukskriva sig.

Mobbning kostar, såväl i mänskligt lidande som i kronor och ören, och därför understryker författarna till Workplace harassment and bullying att det är viktigt att snabbt försöka lösa konflikter av det här slaget. Den negativa och olustiga stämning som skapas kring en mobbningsituation sprider sig lätt till resten av arbetslaget vilket i sin tur kan leda till allmän vantrivsel och minskad produktivitet.

Vuxenmobbning är inget marginellt problem. Det svenska Arbetsmiljöverket får årligen mängder av samtal om just detta.

– Av de 26.500 anmälningar om arbetsjukdomar som kom in till Arbetsmiljöverket förra året handlade 1.250 om mobbning, berättar Gudrun Balsvik som arbetar med psykosociala frågor på Arbetsmiljöverket. Det säger ju en hel del om både lidandet för den utsatte och kostnaderna för arbetsgivarna.

Enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter är mobbning, eller kränkande särbehandling som det kallas i föreskrifterna, ett grovt respektlöst beteende som bryter mot allmänna heders- och moralbegrepp. Det leder till att enskilda personer och även hela arbetsgrupper påverkas negativt på såväl kort som lång sikt.

– De som ringer mig och berättar att de trakasseras har ofta varit utsatta under en längre tid, säger Gudrun Balsvik. Många gånger har det börjat ganska subtilt och varit svårt att upptäcka. Ett exempel är situationer där man inte fått ta del av arbetsrelaterad information.

Ett annat kriterium för att ett beteende ska klassas som mobbning är att det hand-

lar om upprepade handlingar som riktas mot enskilda arbetstagare och som kan leda till att personen ställs utanför gemenskapen på arbetsplatsen.

– På vissa arbetsplatser har man en speciell kultur och en jargong som kan vara ganska tuff och så länge alla är med på det är det okej, säger Gudrun Balsvik. Kränkande särbehandling ska heller inte förväxlas med tillfälliga konflikter mellan två jämbördiga parter. Sådana uppstår på många arbetsplatser.

Författarna till Workplace harassment and bullying skriver att mobbning för det mesta sker medvetet. Men de tror att det i enstaka fall kan hända att den som plågar sin omgivning saknar insikt om hur hans eller hennes beteende uppfattas. Exempelvis kan ett föräldrat ledarskap bidra till att kollegor mår dåligt. Den som har till vana att höja rösten, vara sarkastisk eller överlägsen, framföra kritik inför andra eller sprida elaka rykten kan göra sig skyldig till trakasserier utan att egentligen vara medveten om det.

En speciell form av vuxenmobbning som fått mycket uppmärksamhet under senare år är sexuella trakasserier. Enligt en undersökning från ILO (International Labour Organization) som citeras i Nautisk Tidskrift nummer 3/2004 hade samtliga 33 tillfrågade kvinnliga sjömän haft problem att bli accepterade. Flera av dem vittnar om grova övergrepp. Någon berättar om kikhål i badrumsväggen, en annan om ovälkomna telefonsamtal till hytten och ytterligare en om hur hon vaknat med en kollega bredvid sig. Enligt jämställdhetslagen kan också mindre påtagliga handlingar räknas som sexuella trakasserier. Som närgångna blickar, kommentarer om utseende eller kläder och förlöjligande omdömen grundade på kön kan räcka. Men för att detta mindre tydliga beteendet ska kunna klassas som trakasserier måste det inte bara vara ovälkommet utan också ske flera gånger. Dessutom måste den som utsätts säga ifrån eller på annat sätt tydligt visa att beteendet inte är uppskattat.

Enligt en undersökning som refereras i Workplace harassment and bullying hade så många som 76 procent av de kvinnliga sjömännen utsatts för sexuella trakasserier.

Samma undersökning visar också att många händelser aldrig kommer till företagsledningens kännedom. Av dem som utsatts för trakasserier hade bara 23 procent gjort en anmälan till rederiet. Enligt författarna till Workplace harassment and bullying är en vanlig hållning bland ombordanställda att ”hålla ut” till resans slut och sedan begära förflyttning till ett annat fartyg. Men att flytta på den som mobbas är kanske inte den bästa lösningen. Det hävdar i alla fall Gudrun Balsvik.

– Jag tror att mobbning handlar mer om brister i arbetsmiljön än om enskilda per-

Konsekvenserna kan bli allvarliga. Samarbetssvårigheter, irritation eller likgiltighet och en hög stressnivå är vanliga effekter, men det kan också skapa fysisk ohälsa, sömnproblem, sjunkande självkänsla, ångest och i värsta fall depressioner och självmordstankar.

soner, säger hon. I en stressad och otrygg miljö utan tydliga normer ökar riskerna för trakasserier. Slutar en är risken därför stor att man börjar jaga nya ”syndabockar”.

Enligt Arbetsmiljöverkets statistik är anställda inom vård och omsorg överrepresenterade i den här statistiken. Det handlar om arbetsplatser där man arbetar med människor och är beroende av sina kollegor.

Några siffror på hur det står till ombord på svenska fartyg finns inte, men med tanke på den nära relation som uppstår ute på båtarna skulle sjöfarten kunna vara en högriskbransch. Att som drabbad dessutom tvingas umgås med sina plågoandar även på fritiden utan möjlighet att gå hem till familj och vänner om kvällarna kan ytterligare förstärka problemen. Konsekvenserna kan bli allvarliga. Samarbetssvårigheter, irritation eller likgiltighet och en hög stressnivå är vanliga effekter, men det kan också skapa fysisk ohälsa, sömnproblem, sjunkande självkänsla, ångest och i värsta fall depressioner och självmordstankar.

– Det är bra att ha en person ombord som är extra uppmärksam på den här sortens problem, säger Gudrun Balsvik. Som ett skyddsombud. Det är också bra om det finns ett forum där man känner sig bekväm att diskutera sådana här frågor.

Merarbete väntar med nya arbetsmiljöföreskrifter

Arbetsmiljön ombord ska bli lika god som den iland. Det är förhoppningen nu när även fartyg ska omfattas av arbetsmiljölagen. Men vilken prioritet arbetsmiljön kommer att få vid den praktiska tillsynen är osäkert.

Att arbetsmiljöfrågor ges högre prioritet inom sjöfarten välkomnas av många. Samtidigt undrar vissa inom Sjöfartsinspektionen hur de ska hinna med att kontrollera att de 50-talet nya föreskrifter som anpassningen till arbetsmiljölagen medför efterlevs. Det befaras att arbetsmiljön, trots förändringar i lagstiftningen, inte kommer få så stort utrymme.

– Sjösäkerheten måste även i fortsättningen sättas främst, så visst finns det risk att arbetsmiljöfrågorna hamnar i skymundan, säger Ronny Fast på Sjöfartsinspektionen.

Ett sätt att lyfta fram arbetsmiljöfrågorna vore att låta Yrkesinspektionen, som granskar arbetsmiljön på landbaserade arbetsplatser, även ansvara för tillsynen till sjöss.

– Det skulle nog vara bra för arbetsmiljön, säger Ronny Fast. Däremot kan det medföra praktiska problem. Med så mycket folk som redan nu ska ombord under de korta liggtiderna i hamnarna skulle besättningarna nog få svårt att hinna med att ta hand om ytterligare en person.

– Men vi kommer att köra riktade kampanjer där vi kontrollerar utvalda områden inom arbetsmiljön extra noga, fortsätter han. Sådana kampanjer ska aviseras i god tid i förväg. Får vi däremot klagomål från ett enskilt fartyg kommer vi att göra oannonserade inspektioner.

Hur mycket arbete som införandet av arbetsmiljölagen medför för enskilda rederier och fartyg varierar. Vissa berörs av så gott som samtliga föreskrifter medan andra kommer att märka betydligt mindre av förändringen. Det är varje redares skyldighet att ta reda på vilka föreskrifter som är aktuella för den egna verksamheten och inledningsvis blir det en hel del att läsa in sig på. Kraven på dokumentation kommer att öka, men för de rederier som redan har välutvecklade rutiner för arbetsmiljöarbete blir förändringen troligen mindre.

– Mängden arbete som de nya föreskrifterna medför beror till stor del på hur komplicerad verksamhet man bedriver, säger Ronny Fast. Hanterar man exempelvis mycket kemikalier får man betyd-

ligt mer att göra än andra. De stora fartygerna kommer att omfattas av allra flest föreskrifter, de kanske bara kan lägga en eller två åt sidan.

För tillfället pågår arbetet att anpassa arbetsmiljölagens regelverk till sjöfartens speciella förhållanden. Dessutom utbildas de inspektörer som ska kontrollera att de nya kraven efterlevs. Varje inspektör får en veckas utbildning för att fördjupa sina arbetsmiljökunskaper. Hittills har 16 personer genomgått utbildningen.

– Det ska finnas ett par inspektörer inom varje inspektionsområde som kan lite mer om arbetsmiljöfrågor än sina kollegor, säger Ronny Fast. Men alla inspektörer har redan viss kunskap om arbetsmiljöarbete.

Ännu dröjer det en tid innan Sjöfartsverket kan publicera de nya föreskrifterna. Ronny Fast säger att det är betydligt



"A promise of quality".

mer tidskrävande och komplicerat att anpassa arbetsmiljölagen till sjöfarten än han och hans kollegor först räknat med.

– Ta exempelvis det här med arbete på hög höjd. Den som utför arbete på över 13 meters höjd ska genomgå ett arbets-EKG. Men om man bara är uppe på den höjden en gång om året för att byta en glödlampa tycker vi kanske inte att det ska behövas.

– Minderåriga får över huvud taget inte arbeta på över tre och en halv meters höjd och det ställer till problem för skolfartygen.

På Sjöfartsverket har man möjlighet att i de fall en fråga inte styrs av något direktiv kringgå arbetsmiljölagen och formulera egna föreskrifter. Men det är en utväg som bör användas mycket sparsamt, anser Ronny Fast.

– Vi ska se till att arbetsmiljön till sjöss blir lika god som den iland och det ska till mycket goda skäl för att vi ska göra några undantag. ■

Enligt Gudrun Balsvik är det viktigt att snabbt ta itu med den här sortens problem. I Arbetsmiljöverkets allmänna råd ges flera exempel på faktorer som ökar risken för mobbning och i vilka miljöer sådant beteende lätt kan gro. Det kan handla om brister i organisationen av arbetet, arbetsledningen, för hög eller för låg arbetsbelastning eller kravnivå, brister i personalpolitiken eller bemötandet av de anställda. Det påpekas att långvariga organisatoriska problem orsakar stark negativ psykisk belastning. Stresstoleransen minskar och kan utlösa "syndabockstänkandet".

– Som företagsledare bör man se till att ha en tydlig arbetsmiljöpolicy om hur de ska förebygga och ta itu med eventuella trakasserier, säger Gudrun Balsvik. Chefer och arbetsledare ombord behöver få utbildning i hur de ska hantera problemen. Klarar man inte av att lösa dem själva kan man ta hjälp av företagshälsovården.

Exempel på kränkande särbehandling hämtade från Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter:

- Förtal eller nedsvärtning av en arbetstagare eller dennes familj.
- Medvetet undanhållande av arbetsrelaterad information eller lämnande av felaktig sådan.
- Medvetet saboterande eller försvårande av arbetets utförande.
- Uppenbart förolämpande utfrysning, åsidosättande behandling, negligering av arbetstagaren.
- Förföljelse i olika former, hot och skapande av rädsla, förnedring, exempelvis sexuella trakasserier
- Medvetna förolämpningar, överkritiskt eller negativt bemötande eller förhållningssätt (hån, ovänlighet etc.).
- Kontroll av arbetstagaren utan dennes vetskap och med skadande syfte.
- Kränkande så kallade "administrativa straffsanktioner" som plötsligt riktas mot en enskild arbetstagare utan sakliga skäl, förklaringar eller försök att gemensamt lösa eventuella bakomliggande problem. Sanktionerna kan handla om omotiverat fråntagande av arbetsrum eller arbetsuppgifter, oförklarade omplaceringar eller övertidskrav, tydliga försvåranden vid behandling av ansökningar om utbildning, ledigheter och dylikt. ■

Vad kan SAN göra för dig?



Som ordförande i SAN och ansvarig utgivare av SAN-Nytt vill jag hälsa alla, såväl gamla som nya läsare, hjärtligt välkomna till denna publikation.

Avsikten med SAN är att fungera som ett partssammansatt rådgivande organ för sjöfartsbranschen. I Arbetsmiljöverket mellan parterna finns sedan 1995 väl definierat vad SAN ska fokusera på. Många av de uppsatta målen är redan uppfyllda, men på andra områden återstår fortfarande mycket att göra. Kanske har just du som läser dessa rader några goda idéer om hur man lokalt eller centralt kan förbättra arbetsmiljön inom däck, maskin eller intendentur. Om dina idéer har en övergripande bäring på näringen så finns det medel att söka inom SAN/SAMS för att kunna förverkliga dem.

I sammanhanget bör man komma ihåg att vi, såväl arbetsgivare som arbetstagare, har ett gemensamt ansvar för vår hälsa och säkerhet ombord på våra fartyg. Arbetsgivaren ska tillhandahålla en säker och trygg arbetsplats, samtidigt som den enskilde sjömannen måste ta del av och följa de säkerhetsrutiner som finns ombord och de

instruktioner som lämnas av ansvarigt befäl/förman.

Som yrkesman har du säkert skaffat dig erfarenheter av hur olika arbetsmoment ska eller inte ska utföras. Låt din yrkeskunskap och ditt goda omdöme, i samklang med befintliga rutiner, styra ditt agerande. "En hand för dig själv och en hand för fartyget" hette det på segelfartygens tid när man skulle upp i riggen. Även om omständigheterna idag är annorlunda så är detta fortfarande en sanning som alla bör tillämpa.

SAN skulle uppskatta om ni, yrkesverksamma sjömän, bidrog till att göra denna publikation uppdaterad och relevant för dagens sjöfart. Kom in med era synpunkter och funderingar, skapa debatt och berätta om vilka projekt ni sysslar med ombord på fartygen, så ska vi skapa utrymme i SAN-Nytt för er att komma till tals.

Du kan nå oss på vår hemsida www.sannytt.se eller genom e-post på info@sannytt.se.

Slutligen, ett ofta citerat citat som tål att upprepas: "If you think safety is expensive, try an accident!"

Pieter Sprangers

Allt fler använder INSJÖ

Sjöfartsinspektionen och Sveriges Redareförening har gjort en gemensam satsning och skapat "INSJÖ" – ett informationssystem om olyckor, tillbud och "near misses". Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och SAMS har delfinansierat utvecklingen. Parterna i SAN har även deltagit i en referensgrupp som följt utvecklingsarbetet.

– Nu när allt fler använder systemet har det blivit en naturlig rapporteringsväg. Därmed kan många fler erfarenheter tas tillvara på ett betydligt bättre sätt, säger Olle Bråfeldt, managing director vid ICC, IPSO Classification & Control AB.

INSJÖ är nu operativt efter att ha testats i ett flerårigt försöksprojekt. INSJÖ är en databas – en erfarenhetsbank som är uppbyggd av kritiska händelser och incidenter. Den består av rapporter från rederiernas ISM-ansvariga.

För att kunna få ett system där alla rapporter hanteras anonymt har man valt att ICC-administrera systemet. Varje rapport kompletteras innan den registreras i erfarenhetsbanken. Rapporten kvitteras med ett uttag ur databasen som visar en liknande händelse. Den samlade erfarenheten

kan sedan direkt återkopplas till alla berörda inom rederiet, berättar Olle Bråfeldt.

Vad ska jag rapportera?

Rapportblanketten består i huvudsak av fyra fritextfält. I det första beskrivs händelseförloppet, i det andra konsekvenserna, i det tredje orsaken och i det fjärde vilka åtgärder som behöver vidtas. Första delen av rapporten avser kontaktinformation som är till för att det ska vara möjligt att komplettera rapporten. Denna del avskiljs sedan innan den registreras i databasen.

Det finns också flera olika sätt att söka data i INSJÖ. Hur man söker beror på vilken behörighet man har till systemet. Resultatet av sökningarna kan också presenteras på en mängd olika sätt. Utskrifterna kan visa diagram, sammanfattningar, sammanställningar och hela rapporter.

Till erfarenhetsbanken kan alla typer av händelser rapporteras som normalt rapporteras inom rederiets SMS-system. Rederiets DP beslutar vilka rapporter som ska delges andra inom sjöfarten för spridning av den erfarenhet man gjort. Kvittensen från INSJÖ ger rederiet bättre underlag för beslut om åtgärder.



Sjöar att ösa ur.

Förutom att man genom kvittensen direkt får ett breddat underlag till direkta åtgärder kan också sammanställningar och analyser som ger upphov till mer allmänna "Lessons Learned" eller i brådskande fall "Safety Alerts".

– Den samlade informationen från tusentals rapporter i databasen ger även möjligheter till djupare analyser av trender, olycksförlopp och orsakssamband, säger Olle Bråfeldt.

Så söker Du information

Sökning kan enklast göras genom sökfunktionen på webbsidan www.insjo.org. Mer avancerad sökning är förbehållen en särskild användargrupp. Uttag, sökningar och analyser kan också beställas från ICC. ■

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

Kollision mellan färja och torrlastfartyg

Vid en uppmärksammas kollision nyligen mellan en färja och ett lastfartyg diskuterades vilka sjövägsregler som gällde vid tillfället. Det ledde till en debatt inom yrkeskåren, en debatt som uppdagade att många i branschen inte känner till vad som gäller.

Eftersom det rädde tjocka och fartygen därmed inte var i sikte av varandra gällde regel 19. Enligt denna ska båda fartygen göra undanmanöver. Dessutom ska babordsgir undvikas. Utöver detta ska ljudsignal avges.

Reglerna kan av en del uppfattas som otidsenliga i AIS- och radaråldern, men faktum är att ett stort antal fartyg varken har AIS eller radar. Förutom att det finns fartyg som inte behöver ha sådan utrustning, finns det även en risk att utrustningen används felaktigt eller är bristfällig.

Utredningen av kollisionen utförs av Statens Haverikommission. I samband med sjöförklaringen kom inspelat ljud från färjans VDR att spelas upp i massmedia. Sjöfartsinspektionen vill upplysa om att åtgärder redan tidigare vidtagits för att undvika att sådana uppgifter blir offentliga. Dock kan man inte skydda sig helt – i det aktuella fallet gjordes ljudupptagningen olagligt av åhörare under sjöförklaringen.

Efter kollisionen uppdagades också ett oväntat problem. De vattentäta dörrarna fungerade inte som tänkt eftersom den styrande elektroniken slogs ut av vattnet. Det innebär att dörrar, som styrs av elektronik som inte är vattenskyddad, inte kan förväntas fungera vid vatteninträngning.

Generellt gäller att dörrarna ska vara stängda i sjön. Dörrar med vattenskyddad elektronik får öppnas tillfälligt för passage. Sjöfartsinspektionen kan i vissa fall medge ytterligare tillstånd att hålla sådana dörrar öppna. Kraven för dörrar med oskyddad elektronik är högre. Dessa dörrar får inte öppnas alls, inte ens tillfälligt, då fartyget



är under resa. Reglerna finns i SOLAS kap II-1 / 15.

Iu 080201-04-15396, Iu 080202-04-15397

Missförstånd gällande sjövägsreglerna

Ljud- och ljussignaler eller signalfigurer har betydelse för vilka regler som gäller till sjöss. Ett fartyg utan signaler kan vara väjningsskyldigt i en viss situation, men om signaler används på samma fartyg kan situationen förändras så att ett annat fartyg ska hålla undan. Detta innebär naturligtvis ett visst ansvar.

Huruvida situationen på bilden är vanlig eller inte kan möjligen diskuteras, men Sjöfartsinspektionen förutsätter att bilden skildrar ett enstaka tillfälle av glömska.

Saknad maskinist instängd

Fartyget saknade sin andremaskinist vid avgång. Trots omfattande genomsökning kunde denne inte hittas och man antog att maskinisten gått iland och missat avgången. Vid ankomst till nästa hamn blev maskinisten funnen i spilluftreceptivern. Han var då död.

Utredningen visade att man i den föregående hamnen hade utfört ett arbete i utrymmet. Maskinisten hade då av okänd orsak gått tillbaka in i utrymmet, kanske för att hämta något kvarglömt verktyg. Luckan till utrymmet var utrustad med vanliga luckeskalkningar och hade förmodligen oavsiktligt kommit att stängas av sig själv. Luckan gick inte att öppna inifrån.

Maskinisten var erfaren och kände väl till rutinerna för tillträde till slutna utrymmen. I detta fall kom emellertid rutinerna inte att följas.

- Utredarna rekommenderar att man ska ha rutiner för tillträde till slutna utrymmen (Exempelvis "work permit system").

- Man bör definiera vilka utrymmen som ska betraktas som slutna.

- Rutinerna bör gås igenom regelbundet med berörd personal.

USCG Safety Alert February 23, 2004

Snedlastning ledde till motorstopp

Ett fiskefartyg var lastat med en betydande mängd fisk på ena sidan vilket ledde till slagsida. Motorn sög tomt på bränsle från motsatta sidan. Det fanns en bränsletank på vardera sidan och skepparen tvingades att kontakta sjöräddningen för bogserhjälp. Motorstoppet skedde alldeles till lä från land (nära land med land på läsidan) men det var fint väder. Någon ventil för att styra vilken tank motorn skulle suga bränsle från fanns inte.

Rekommendationerna blir:

- Undvik att snedlasta så att slagsida uppstår.

- Montera ventil så att det lättare går att styra varifrån bränslet tas. En sådan ventil kan även vara till fördel om brand skulle uppstå.

Iu 080201-04-15846

Tillbud med stabilisatorfena

En färja hade haft problem med en stabilisatorfena. Efter reparation skulle fenan testas. Testet utfördes under gång i drygt 20 knop. Först visade det sig att fenan inte arbetade som den skulle och redan efter någon minut kom fartyget att få slagsida på uppemot 20°. Krängningen upplevdes av de ombordvarande som synnerligen obehaglig. På fartyget har man bestämt sig för att inte testa fenor under gång. Fenor ska inte användas om man misstänker att de inte fungerar som de ska.

Insjö nr 894

Rapport från INSJÖ

Sjöfartens eget olycks- och tillbudsrapporteringsystem INSJÖ (Incidentrapportering till sjöss), ägt av Redareföreningen och där de fackliga organisationerna och Sjöfartsinspektionen har starka intressen, innehåller nu knappt 1 000 rapporter från olika fartyg i handelsflottan. Av dessa har bränder studerats särskilt. Av samtliga 81 händelser är 36 olyckor, resten är klassade som nästanolyckor eller avvikelser. Majoriteten, 38 stycken, har inträffat i maskinutrymmen och orsakats av brustet bränsle eller oljerör. Dåligt underhåll och eller dålig materialkvalitet anges som bakomliggande orsak. Situationen hanteras oftast av ett väl fungerande inbyggt brandskydd eller av snabb insats från besättningen.

Särskilt intressanta är de bränder och brandtillbud som inträffat i byssan. Sju sådana har inträffat de senaste åren och samtliga är relaterade till fritöser eller

ventilationen över stekbord. De har orsakats av bristfällig rengöring av ventilationen men är snabbt och effektivt släckta.

Bränder eller brandtillbud är tämligen vanliga.

- Ett effektivt brandskydd och snabbt agerande av besättningen hanterar de flesta situationer.

- Bättre rengöring av bland annat köksventilation samt bättre underhåll och bättre kvalitet av bränslerör kan minska risken för bränder.

Rapportera till INSJÖ

Alla fartyg eller besättningsmedlemmar kan bidra med rapporter till den avidentifierade INSJÖ-databasen genom att:

- Rapportera internt med hjälp av rederiets rapporteringssystem.

- Uppmana rederiet att delta i rapportering till INSJÖ. Därmed får också rederiet tillgång till databasen.

SWEREF-medlemmar kan rapportera via sin organisation. Systemet får finansiellt stöd av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Sjöassuradörernas Förening och SWEREF. För rederierna är deltagande kostnadsfritt.

Insjö 2/04

Nedseglade mindre fartyg

Då och då hamnar mindre fartyg/båtar i obehagliga närsituationer, eller blir rent av nedseglade, av större fartyg. Ett aktuellt exempel är fiskefartyget "Astrida", som sannolikt legat till ankars strax innan det försvann med sex mans besättning. Vraket har återfunnits och man tror sig ha identifierat det rammande fartyget.

En annan relativt färsk olycka inträffade då en segelbåt i Östersjön blev nedseglad nattetid av ett okänt fartyg. Händelsen inträffade i mörker och relativt lugnt väder. Sikten var god. En person i segelbåten överlevde och plockades upp av en annan fritidsbåt efter elva timmar. Den andre följde med segelbåten ned i djupet. Det rammande fartyget fortsatte resan som om ingenting hänt och man har ännu inte lyckats hitta det.

Händelserna ger anledning till flera reflektioner.

För mindre båtar:

- Man måste ha ständig utkik horisonten runt. Detta utesluter i praktiken längre ensamseglingar.

- Trötthet är lika vanlig till sjöss som överallt annars. Ta med det i beräkningarna.

- Lanternor måste fungera och ska användas.

- Ankarvakt ska finnas, i synnerhet om det finns risk för tyngre trafik.

- Radarreflektor bör alltid användas. Även relativt små vågor kan medföra att ekon från mindre båtar annars försvinner i sjöklutter.

- Även om större fartyg har radar kan dessa vara felaktigt inställda eller användas på fel sätt. Man kan heller inte räkna med att andra agerar efter gällande sjövägsregler.

- Var medveten om att stora fartyg behöver stort utrymme för girar och stoppmånövrar.

För större fartyg:

- Bristande utkik är en faktor i ett stort antal olyckor. Slarva inte med att hålla god utkik.

- Små båtar kan synas dåligt på radar, även om denna är riktigt inställd.

- I tjocka och dålig sikt ska mistsignaler avges, även om radarskärmen är tom. Det kan finnas mindre båtar i närheten som inte syns och som är beroende av signaler från andra fartyg.

Iu 080202-04-16233, BSU 234/03 DE

Personskada vid trailerlastning

Ibland inträffar olyckor vid lastning av trailer med tug-master. Denna gång stod en matros bakom trailern för att dirigera när den backades på plats. Tug-masterns förare hörde inte matrosens stoppsignal och matrosen blev klämd mellan två trailers. Två andra matrosar kunde stoppa tug-mastern. Den påkörda matrosen fördes medvetslös till sjukhus. Så vitt känt fick han inga allvarigare skador.

- Stå eller gå aldrig bakom ett backande fordon.

- Använd tydliga signaler, t ex visselpipa.
- Ordentliga reflexkläder ska användas för att man ska synas i ett relativt mörkt lastrum.

- Personer som inte har med lastnings- eller lossningsarbetet att göra bör inte uppehålla sig på däck.

Iu Ao 031125

Man-över-bord från fiskefartyg med dramatiska följder

Två fall av man-över-bord från fiskefartyg har rapporterats den senaste tiden. Vid första olyckan fastnade en person i en kink på en lina som löpte överbord i samband med

att trålen sattes. Personen följde med överbord. Två kollegor hoppade i för att hjälpa den nödställda. Det tog 30-45 minuter att få upp honom. Mannen avled. Den andra olyckan inträffade vid garnsättning. En besättningsmedlem föll av oförklarlig anledning överbord. Man slängde en livboj till honom och kunde efter ett tag manövrera så att han fanns vid styrbordssidan, som var öppen. Trots relativt litet fribord (0,5 m) hade man mycket svårt att få upp honom och kläder drogs sönder av båtshaken. Efter 10-15 minuter i det 5-gradiga vattnet kom han äntligen ombord. Han var då medvetslös men kunde räddas till livet. Båda fallen visar på stora svårigheter i samband med man-över-bord. Det är viktigt att ha rutiner att utgå ifrån om olyckan skulle vara framme.

Rutinerna kan inbegripa följande:

- Slänga ut livboj.
- Hålla utkik på personen i vattnet.
- Vända båten (t.ex. med "Williamssons turn").
- Metod och anordning att få upp medvetslös person ur vattnet.

Betydelsen av att använda räddningsväst eller flytoverall ska heller inte underskattas.

Dk 199935043/23, 199943749/12

Överbelastat hydraulsystem orsakade brand

Efter att hydraulsystemet varit igång några timmar larmade systemet för hög temperatur. Samtidigt uppstod en läcka i en koppeling på lågtryckssidan av systemet. Koppelingen lagades och olja fylldes på. Ytterligare några timmar senare gick larmet för hög temperatur igen. Strax efteråt gick också brandlarmet. En brand hade brutit ut i maskinrummet. Huvudmaskinerna stoppades, branden släcktes och assistans av



bogserbåt fick begäras. Ännu en koppling på lågtryckssidan hade gått. Olja hade läckt på ett avgasrör och antänts. Det konstaterades att temperaturen på oljan varit för hög. Det ledde till ett ökat tryck som i sin tur fått kopplingarna att haverera. Temperaturökningen berodde på ett ineffektivt kylsystem där kylvattenintaget satt så högt att det delvis sög luft under sjögång. Dessutom var en ventil på ledningen till expansionstanken stängd.

MAIB SD 1/2002 Case 12

Trötthet och slarvig utkik faktorer vid kollision

I vintras blev ett svenskt tankfartyg påseglat av en något mindre torrlastare i öppen

sjö. Torrlastarfartyget kom på tankerns babordssida och seglade rakt in i sidan på tankern. Båda fartygen fick materiella skador, men inga personskador uppstod. Torrlastarens befälhavare, som hade vakten, uppger att tankern girade mot honom. Han hade tänkt passera för om tankern.

Det finns dock inget som stöder den skildringen. Istället förefaller beskrivningen från tankerns vakthavande styrman som den riktiga. Styrmannen säger att han varit uppmärksam på en del trafik på sin egen styrbordssida, och sedan ägnade några minuter åt sjökortsarbete. Därför kom han inte att kontrollera fartyget på babordssidan som han förutsatte skulle gira enligt sjövägsreglerna. När han upptäckte att torrlastaren inte girade var det för sent att vidta åtgärder. Torrlastaren lämnade platsen utan att kontakta tankern.

I utredningen konstateras att utkiksman saknades på båda fartygen. Det är sannolikt att en aktiv utkiksman på något eller båda fartygen hade kunnat förebygga olyckan. Dessutom konstateras att vilotidsreglerna bröts på båda fartygen. På torrlastaren är dessa regelbrott flagranta och förefaller vara systematiska.

Utredningen menar att befälhavarens höga arbetstidsuttag tiden före olyckan måste ha påverkat honom negativt i sitt yrkesutövande.

- Utredningsenheten kan konstatera att det är väldigt vanligt att utkiksman saknas på bryggan vid kollisioner och grundstötningar.

- Utredningsenheten kan också konstatera att det är vanligt att vilotidsreglerna inte följs.

Iu 080201-03-17553, Iu 080202-03-17555

Rapporter flödar till INSJÖ

INSJÖ är ett steg i arbetet med att minska tillbuden till sjöss. Meningen är att risker ska uppmärksammas och åtgärdas innan de hinner orsaka en olycka. Första januari i år övergick det från projekt till permanent inrättning.

Att förebygga olyckor genom att lära av egna och andras misstag är huvudsyftet med sjöfartens incidentrapporteringsystem, INSJÖ. Ombordanställda uppmanas att inte bara rapportera när en olycka väl inträffat utan också om sådant de tror skulle kunna leda till ett tillbud. Inledningsvis gick rapporteringen till INSJÖ trögt men nu, när systemet är inne på sitt sjätte år, har flödet kommit igång. Drygt 900 rapporter har hittills registrerats i databasen.

– Vi får in fler incidentrapporter till INSJÖ än Sjöfartsverket, säger Olle Bråfelt, vd för IPSO Classification & Control AB (ICC) som administrerar systemet.

Kärnan i systemet är den databank där all information från incidentrapporterna lagras. Den kompletteras med nya uppgifter var gång en rapport skickas in. Samtidigt får rapportören en aktuell återkoppling på sin anmälan med all känd fakta om problemet, förutsatt att det redan finns någon sådan lagrad i databanken.

– Får vi in en rapport om en maskinbränd går vi in i databanken och letar efter liknande händelser, säger Olle Bråfelt. Sen sammanställer vi informationen och skickar den vidare till rederiet. Den som har tillgång till databanken kan själv gå in och leta information.

En annan finess med INSJÖ är att de fartyg som ännu inte drabbats av incidenter, men som exempelvis har liknande konstruktion som ett olycksfartyg och kan anses ligga i riskzonen, kan göras uppmärksam på detta. Dessutom utbyts information på de träffar där rederiernas säkerhetsansvariga möts.

– Vid ett tillfälle hade vi en nödraket som vid ovarsam eller felaktig hantering kunde smälla av i handen, säger Olle Bråfelt. Det var flera som hade produkten men som inte kände till riskerna.

INSJÖ är ett relativt anonymt system. Rapporterna skrivs av de ombordanställda och skickas till ICC för kodning via rederiernas säkerhetsansvariga. Namn på fartyg, personer och rederier plockas bort innan uppgifterna registreras i databanken.

– Jag tror inte att det finns någon risk att det uppstår konkurrens om rapporterna mellan oss och Sjöfartsverket, säger Olle Bråfelt. Det

som enligt lag ska rapporteras till myndigheten skickas dit medan vi får rapporter om sådant som antagligen inte skulle anmälts alls om vi inte fanns. ■



När du rapporterar till INSJÖ behöver du vare sig papper, plommonstop eller vattenskidor.



Datorn kan avgöra hur trött du är

Att känna när man är trött är en sak. Men att avgöra när sömnheten börjar påverka ens omdöme och agerande kan vara betydligt svårare. Nu finns ett dataprogram som kan hjälpa till att göra den bedömningen.

Trötta sjömän är en fara både för sig själva och sin omgivning. Det visar inte minst de många rapporter om trötthetsrelaterade olyckor som uppmärksammats under senare år. Men ett nytt dataprogram, framtaget av marinen i samarbete med sömnforskare på Karolinska Institutet, kan bidra till att minska problemen.

Med programmets hjälp går det att relativt enkelt ta reda på om man har sovit tillräckligt. Genom att föra in sina arbetstider och sovpas som underlag under en viss period räknar programmet ut om man får tillräcklig vila för att sköta sitt arbete på ett säkert sätt.

– Programmet kan användas av enskilda besättningsmedlemmar som vill kontrollera sin status men också av befälhavare eller redare som vill få en bedömning av den samlade trötthetsnivån ombord, säger Markus Greigård vid den Militära Sjösäkerhetsinspektionen.

Han menar att betydligt fler än bara ombordanställda kan få användning av programmet. Det kan vara ett hjälpmedel på rederikontoren vid utformande av

vaktscheman och ett stöd vid haveriutredningar där sömnbrist kan ha bidragit till en olycka. Programmet har tagits fram inom det så kallade Sömn- och vakenhetsprojekt som drivs inom marinen sedan tre år. Projektet startade efter flera båtolyckor där trötthet misstänktes vara en bidragande orsak. Programmet är baserat på mångårig forskning. Praktiska tester av det i fartygssimulatorer och ombord på fartyg tyder på att beräkningsmodellen stämmer väl överens med verkligheten. Däremot tar det ingen hänsyn till faktorer som utmärker tillvaron till sjöss. Det går alltså inte att föra in parametrar som sjögång, buller, vibrationer och liknande som kan påverka sömnkvaliteten.

– Vi ska gå vidare och undersöka om vi behöver utveckla programmet ytterligare, säger Markus Greigård. ■

Predicering sömn och vakenhet

Programmet finns på cd och heter "Predicering sömn och vakenhet". CDn kan beställas hos Försvarets bok- och blankettförråd på telefon: 08-56281910. Beställningsnumret är: M 7753-759031.

För anställda inom militären är CDn gratis, övriga betalar 100 kronor.

~ I KORTHET ~

Engelska nyheter på hemsidan

Från och med detta nummer finns hela SAN NYTT i engelsk översättning. Läs den på vår hemsida: www.san-nytt.se

Översatta arbetsmiljömanualer

Arbetsmiljömanual för sjöfarten finns nu översatt till engelska. Den kan beställas hos Prevent, tel 08-402 02 00, art.nr 572.

Working environment manual – Seafarers



SAN NYTT

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

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

Ansvarig utgivare: Pieter Sprangers, SARF

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

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

SAN-Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

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