



SAN NYTT

Nyheter om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

3/07

TEMA: FATIGUE

Mycket jobb och lite sömn på Nord Carrier	1	Sjöfartsinspektionen informerar.....	5
Sjömän sover sämre än andra	2	English summery	6
Intervjuer på två vaktsfartyg.....	3	Alla har rätt till en rökfri hytt.....	7
Ordförande har ordet	4	Åtta av tio sjömän saknar e-post.....	8
Utblick	4	I korthet.....	8

Mycket jobb och lite sömn på Nord Carrier

På torrlastaren Nord Carrier delar befälhavare och styrman på vakt-dygnet. Med ankomster, avgångar, lotsdispens och pappersarbete kommer sömnen på undantag.

Fredag 29 juni. 05.50. Bo Kallander kommer upp på bryggan. Han fyller en kopp med nybryggt kaffe, går ut på babords bryggvinge och tänder en Pall Mall.

– Jag känner mig rätt trött. Jag hade svårt att somna i natt och sen krängde det så att det inte gick att sova ordentligt, säger han och kisar i den disiga morgonsolen.

Vi färdas längs östkusten, från SSAB:s hamn i Oxelösund mot Vejle på Jylland. En stor del av traden läas av land, men fartyget, som bara har veckor kvar till sin 30-årsklassning, är väderkänsligt. Lastmärket har höjts för att kunna ta plåt och stål och nattens tio, tolv sekundmeter kändes rejält i kojén.

– Med containrar går hon som en svan i vattnet, säger Bo som nu gått in och sjunkit ner i förarstolen på bryggan. Men när hon är så här tungt lastad kränger det som sjutton i det höga bygget när det blåser och hon slår från sida till sida.

– När det gungar som värst går det inte att ligga i hytten och då brukar jag lägga mig på soffan i mässen. På hösten, när det är mörkt och stormar, är det riktigt jävligt.

Besättningen är slimmad till ett minimum med två nautiker, en kockmatros, en maskinmatros och en däcksmatros. Sista nedskärningen skedde 1993, då kocken försvann.

– De ställde hit en mikro och en diskma-



Bo Kallander är noga med att föra en korrekt loggbok.

skin och sa åt oss att äta halvfabrikat. Men va fan, det kan man ju inte leva på halva året, säger Bo och småskrattar. Det slutade med att vi fick hit en kockmatros istället.

Sjölivet tar ut sin rätt

Utöver vakten måste befälen vara uppe vid ankomster och avgångar. Bo sköter en hel del pappersarbete och är också den enda ombord med lotsdispens. Att under de förutsättningarna följa vilotidslagen är väldigt svårt, säger han.

– Alla vet att det inte fungerar, men ändå händer ingenting.

Bo har varit Nord Ship troget 17 år. Under hela den tiden har han arbetat sex om sex, främst i Östersjön och norra Europa. 60 år fyllda känner han hur sjölivet börjar ta ut sin rätt.

– Jag sover sämre nu än tidigare och det har blivit svårare att ställa om när man kommer hem. Så visst är man lite sliten.

Vi närmar oss Kalmar sund, med den kulliga bergön Blå jungfrun föröver. Oxelösund - Vejle tur och retur tar fem till sex dagar, beroende på väder och strömmar. Ibland blir det en helg till kaj i Danmark då stuveriet är ledigt, och då ges tillfälle att sova ut och umgås. Men för det mesta består dygnet av att äta, sova och jobba.

– Jag skulle ljuga om jag sa att jag aldrig nickat till på bryggan. Man håller sig vaknen med kaffe, men så har jag magkattar också, säger Bo.

Den som inte jobbar sover, och under sjöresorna blir det ganska ensamt för kockmatros Maria Slaastad. Hon tillbringar mycket tid i det smala köket, och på fredagsefter- →

middagen står hon vid den rostfria bänken och fyller kycklingfiléer med mögelost.

– Det kan kännas lite öde ibland, och det vill nog till att man trivs med att vara ensam om man ska jobba här. Men vi är inga enstöringar och får vi en natt i hamn så är vi inte sena att dra fram grillen och öppna en flaska vin.

Den minimerade besättningen påverkar alla ombord och det roströda däckets skvallrar om tidsbrist.

– Kommer en matros som inte sköter sitt jobb blir det verkligen tungt. Det har hänt att vi fått hit killar med alkoholproblem och det fungerar inte. Det är svårt nog att få ihop det även när alla hjälps åt, säger Maria.

Lossning tidigt söndag morgon

Strax efter avgång från Oxelösund meddelade rederiet att det var övertidslossning beställd i Danmark söndag morgon klockan sju, eftersom nytt stål redan ligger och väntar på frakt hos SSAB. Det är osäkert om vi ska hinna fram i tid, då vind och motströmmar sinkar farten. Men framåt småtimmarna söndag morgon närmar vi oss Vejle. Sjön ligger mörk och blank. Bo vänder runt och manövrerar fartyget mot anvisad plats. En flock fiskmåsar lyfter från ett hangartak när Nord Carrier gungar till mot kajen och lägger sig till rätta. Halv fyra kan besättningen krypa till kojs. Efter en kort sömn smäller det till i bygget. Det är Maria som tillsammans med maskinmatros Anders Petersson kör upp lastluckorna. Klockan är kvart i sju och snart börjar de blänkande rullarna med stål och plåt



Kaffe hjälper Jan-Erik Tengström att pigga till.

lyftas av. Några av dem väger uppemot 40 ton och då och då slår det till i bygget.

– Det går inte att sova när de lossar, konstaterar Bo när han kommer upp efter bara ett par timmars sömn. Fick man bara vara ostörd under frivakterna skulle det inte vara några problem, men det får man ju aldrig.

Stuveriet jobbar på och redan halv ett samma eftermiddag är vi loss. Luckorna rullas på. Det duggar lätt när vi åter stävar ut på sjön. Bo sitter framför datorn på bryggan och tar hand om pappersarbete. Överstyrman Jan-Erik Tengström kör med befälselev Christoffer Sjöberg vid sin sida. Eftermiddagen och kvällen fortskrider, och vakter löses av. Strax före midnatt kommer Jan-Erik och Christoffer åter upp. Det är mörkt och regnigt. Torkarna körs sporadiskt för att bättra sikten.

– Jag har sovit fyra timmar ungefär. Man brukar vara lite trött ibörjan, men när det ljusnar piggnar man oftast till, säger Jan-Erik och lutar sig tillbaka.

Tanksjöfarten värst

Sedan sjökaptensexamen 1998 har han jobbat inom det mindre tonnaget. Hit kom han i januari på ett vikariat. Även om han medger att han ibland är ordentligt trött, så tycker han att det är ganska bra här.

– Ett tag jobbade jag på en kusttanker där vi hade ankomst och avgång två gånger per dygn. Man hann aldrig varva ner emellan och fick bara två tre timmar sömn åt gången. Vi var tre nautiker, men skepparen tog aldrig en vakt så vi var ändå bara två som delade på dygnet, säger han.

Sjömän sover sämre än andra

Vaktgående sex om sex är farligt. Sömnbrist skapar trötta och okoncentrerade befäl som utsätter både sig själva och andra för stora risker. Det visar en färsk studie från VTI.

Så var det dags igen, att konstatera att sex om sex är ett tärande och sjösäkerhetsmässigt dåligt vaktsystem. Det är Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, med forskaren och sjökaptenen Margaretha Lützhöft i spetsen som tittat närmare på hur trötthetsnivån hos nautiska befäl påverkas av olika vaktsystem, sex om sex samt fyra åtta. Tröttast var de som gick tvåvakt.

– Det var inte så ofta deltagarna drabbades av den där mördande tröttheten, men det hände tillräckligt många gånger för att det ska bedömas som allvarligt. Vid några tillfällen fick befälen kämpa för att hålla

sig vakna, säger Margaretha Lützhöft.

Sömnigheten är som störst under natten, och allra värst i slutet av vakten. I två och en halv procent av skattningarna uppnåddes riktigt kritiska nivåer där deltagarna fick anstränga sig för att inte somna. Över 80 procent av dessa var från vaktgående sex om sex.

Kroppen behöver åtta timmars sömn

I studien deltog 30 befäl från 13 rederier, och mätningarna utfördes ombord på fartygen under ordinarie arbete. Såväl enkäter och skattningar som fysiologiska mätmetoder användes. Befälen fick sällan mer än fyra och en halv timmars sömn per frivakt. Dagtid sov de flesta inte mer än ett par timmar.

– Kroppen behöver ungefär sju och en halv till åtta timmar god sömn, helst sammanhängande. Men man klarar sig på

mindre, i alla fall under kortare perioder, säger sömnforskaren Mats Gillberg vid Karolinska Institutet i Solna som deltog i undersökningen.

En annan faktor som spelar roll i sammanhanget är att befälens relativt korta dygnsvila delas upp i flera perioder. En sömncykel består av olika stadier, och den som tvingas upp i förtid känner ofta av det. Även sömnkvaliteten studerades. Enligt Mats Gillberg har en normalgod sömn en effektivitet runt 90 procent; befälen i studien låg på cirka 75 procent.

– En effektiv sömn innehåller få uppvaknanden och man känner sig någorlunda utvilad tio till tjugo minuter efter man vaknat. 75 procent är lite för lågt och man har sovit för oroligt för att det ska vara riktigt bra, säger Mats Gillberg.

Rapporten tyder på att det kan uppstå en viss ackumulerad trötthet, där sömnigheten ökar ju fler dygn man arbetar. Med tanke på att filippinska kap-anställda

Tanksjöfarten är också mer belastad av administration.

– Det är helt sjukt mycket pappersjobb. En gång satte vi ihop en voyegeplan på sju sidor, men det tyckte vettingsbolaget var för lite, säger Jan-Erik.

Christoffer läser tredje året på Sjöfartshögskolan i Göteborg och kom ombord bara några dagar tidigare. Det är första gången han går tvåvakt.

– Man är lite trött på natten, men annars funkar det skitbra. Jag sover hur bra som helst ombord och jag har inget emot att jobba sex om sex efter skolan. Men det beror på vilken typ av sjöfart det är, säger han.

Jan-Erik säger att det brukar ta honom ungefär en vecka att sova ikapp när han kommer hem efter sex veckor ombord. Och att sätta sig i bilen och köra efter avmönstring kan vara riskabelt.

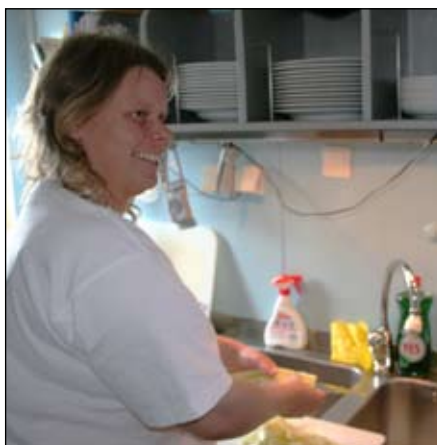
– Sista veckan är nätterna sega och ibland är man väldigt trött när man ska hem. En gång körde jag nästan i diket, berättar han.

Regnandet håller i sig. Det verkar aldrig bli riktigt ljusst den här morgonen, och tröttheten vill inte släppa taget. Men kommande natt är klar och vindstilla. När vi vid tretiden på morgonen åter passerar Blå jungfrun ligger hon inramad av en mörkrosa horisont. Solen reser sig snabbt ur havet och de sista timmarna fram till frukost går ganska lätt. Tisdagen är ljummen. Kvar över ett glider vi in mot kajen i Oxelösund. Ett par ur besättningen mönstrar av medan andra är kvar. Någon extra hamnvila blev det inte den här resan, men med lite tur blir det snart några dagar för besättningen att ta igen sig på.

Linda Sundgren



Lossning i Vejle. Rullarna av stål och plåt kan väga upp till 40 ton styck.



Maria Slaastad goda mat förgyller tillvaron ombord.

Intervjuer på tvåvaktarfartyg

En extra nattvila då och då behövs för att orka jobba sex om sex. Det säger forskarstudenten och sjökaptanen Fredrik Hjorth om sin pågående studie.

Trötthet, eller fatigue som det kallas på engelska, är ett hett ämne inom sjöfarten. Inte bara i Sverige utan även internationellt. I början av nästa år står tvåvaktarfartyg på IMO:s dagordning och då ska Fredrik Hjorths studie presenteras.

– Egentligen skulle den här undersökningen göras nästa år, men eftersom frågan snart ska diskuteras i IMO ville Sjöfartsverket ha den tidigare, säger han.

Undersökningen bygger på intervjuer med besättningarna på fyra tvåvaktarfartyg. Frågorna handlar om person och bakgrund, aktuell arbetssituation samt relationen mellan fartyg och landorganisation. Resultaten ska sammanställas i två rapporter, en till IMO och en svensk version.

IMO intresserad av arbetsituation

– IMO-rapporten kommer enbart handla om det som rör den aktuella arbetssituationen med arbetsuppgifter, sömn och vila, olyckor, arbetsskador och så vidare. Den svenska blir mer omfattande, säger Fredrik Hjorth.

Studien påbörjades under försommaren och hittills har två fartyg besökts. Slutsatser är för tidigt att dra, men det står klart att personalen på tvåvaktarfartyg arbetar under stor press, säger Fredrik Hjorth.

– Ett sätt att göra det någorlunda drägligt är att få sova ut ibland. Det fick man på de fartyg som jag besökte tack vare att vissa stuverier bara jobbar kontorstid och att fartygen därför blev liggandes en natt eller en helg i hamn.

IMO-rapporten ska vara klar i november.

Den svenska kommer något senare. Studien är ett delprojekt i ett större treårigt forskningsprojekt om ISM-koden.

Linda Sundgren

(kontraktanställd personal) på svenska fartyg kan arbeta ett halvår i sträck, var forskarna särskilt intresserade av de långsiktiga effekterna av sömnbrist.

– Om svenskar som går sex om sex har

det ganska jobbigt kan man utgå från att de utländska befäl som jobbar längre perioder har det ännu jobbigare, säger Margareta Lützhöft.

Linda Sundgren

Minska tröttheten ombord

I rapporten föreslås en rad åtgärder för att minska tröttheten.

Några av de mest effektiva är:

- Byt vaktschema. 9–3 är bättre än 6–6. Då delar man på det kritiska nattpasset och båda kan tillgodogöras den för kroppen viktiga nattsömn.
- Planera vaktgåendet. Med hjälp av dataprogrammet "Predicering sömn och vakenhet" kan lämpligt vaktschema utifrån sömnlängd och arbetstider läggas upp för kommande rutt. Kontakta Margaretha Lützhöft för mer information: margareta.lutzhoft@chalmers.se.
- Avslappning. Det finns effektiva metoder för att komma ner i varv och därmed somna lättare. Försök hitta en metod som passar dig.
- Kunskap. Ta reda på hur du påverkas av trötthet och skiftarbete och hur mycket sömn kroppen behöver.



Arbetsmiljölagen är den största förändringen

Så har det blivit dags för mig att skriva min sista SAN-spalt. Jag kan inte undgå att reflektera över vad som hänt dom sex åren som jag varit med i bilden.

Det som inneburit störst förändringar för sjöfarten är givetvis införandet av arbetsmiljölagen. Det har varit en utmaning att utbilda närmare 300 seniorbefäl inom systematiskt arbetsmiljöarbete. Mitt bestående intryck av de kurserna är bl.a. deltagarnas positiva inställning till det arbete som förelåg dem och de givande diskussioner vi hade om arbetsmiljö i stort, såväl psykosocialt som mer operativt. SEKO har ju sedan lång tid tillbaka bedrivit liknande kurser för skyddsombud med stor framgång. SAN har även återupptagit de givande SAN-konferenserna, även om ingen sådan hålls i år av logistiska skäl. Konferenserna har varit välbesökta och erhållit mycket positiv återkoppling, glädjande!

Många av de ämnesområden som avhandlats inom ramen för konferenser-

"Mitt bestående intryck av de kurserna är bl.a. deltagarnas positiva inställning till det arbete som förelåg dem och de givande diskussioner vi hade om arbetsmiljö i stort"

na forskas det fortsatt i, såsom exempelvis buller och vibrationer, kosthållning och motion ombord, utmattning och arbetsfördelning. SAN-tidning har genomgått en genomgripande förändring, såväl visuellt som kvalitetsmässigt. Vår redaktör Linda Sundgren gör ett fantastiskt jobb med varje utgåva, och SAN NYTT är numera en publikation som jag tror läses med stigande intresse såväl ombord i fartygen som på rederikontoren.

I nuläget står vi inför en färdig revision av vår arbetsmiljömanual på svenska och engelska som skall omarbetas. Ändringar kommer att sändas ut till samtliga pärm innehavare. Vår redaktionella kommitté inom SAN har gjort ett gott arbete med

detta material för att tillse att manualen löpande hålls uppdaterad. Använd er av manualen för att tillse att ni befinner er på en säker arbetsplats!

Slutligen, glöm inte att en process som påbörjas i en ände aldrig är avslutad förrän cirkeln är sluten och en återkoppling till den ursprungliga problemställningen gjorts. Det finns bra verktyg att arbeta med i detta sammanhang, exempelvis Insjö-rapporteringen, som inte enbart hanterar närsituationer och haverier utan även har plats för arbetsmiljörelaterade frågor.

Jag går nu vidare till nya utmaningar inom svensk sjöfart och vill då passa på att tacka er alla för den tid som varit samt önska min efterträdare lycka till framgent.



Pieter Sprangers
Ordförande, SAN

Belasta rätt 2007 – årets Europakampanj

Den övergripande målsättningen för Europeiska arbetsmiljöbyråns kampanj om belastningsbesvär är att hjälpa arbetsgivare, arbetstagare, skyddsombud, politiker och andra berörda att förbättra förebyggandet av belastningsbesvär på arbetsplatsen. I regel är det flera olika faktorer som leder till belastningsbesvär.

Förutom tunga arbetsmoment och olämplig belastning kan även sådant som stress, kyla och arbetsorganisation bidra till problemen. Därför är det viktigt att bedöma samtliga risker för belastningsbesvär och ta itu med dem på ett genomgripande sätt. EU-kampanjen är en fortsättning på den Europeiska arbetsmiljöveckan år 2000 "Säg adjö till belastningsskador". Kampanjen stöder en integrerad styrmetod för att ta itu med belastningsbesvär, både förebyggande och skadelindrande, och alla medlemsstater och Efta-länder uppmanas att delta aktivt. Styrmetoden har tre huvuddelar som är viktiga för att

den ska tillämpas framgångsrikt:

- Samverkan mellan arbetsgivare, arbetstagare och staten för att ta itu med belastningsbesvär.
- Att ta itu med hela den belastning på kroppen som leder till belastningsbesvär.
- Att se till att de som lider eller har lidit av belastningsbesvär kan behålla sin anställning, rehabiliteras och återvända till arbetet.

Tyngdpunkten i kampanjen ligger på att "hantera belastningen". Detta avser inte bara själva bördan utan även andra förhållanden, som exempelvis arbetsmiljö och arbetstakt. Förutom primärt förebyggande av belastningsbesvär omfattar den integrerade styrmetoden även förebyggande i det andra och tredje skedet. Detta för att måna om att den som redan lider av belastningsbesvär kan behålla sin anställning, rehabiliteras och återvända till arbetet. I detta sammanhang är det sociala och organisatoriska



Informativa filmsekvenser om hur man undviker belastningsskador finns på:
<http://ew2007.osha.europa.eu/napo/>

stödet särskilt viktigt. Kampanjen kulminerar under den Europeiska arbetsmiljöveckan den 22–26 oktober 2007. Källa: Europeiska Arbetsmiljöbyrån.

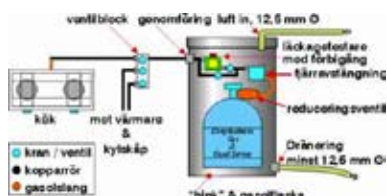
Karl-Arne Johansson

Sjöfartsinspektionen publicerar löpande information som sjöfartsbranschen kan ha intresse av. Nedan följer ett urval av den senaste rapporteringen. Texterna kan läsas i sin helhet på Sjöfartsverkets hemsida: www.sjofartsverket.se – Sjöfartsinspektionen.

Frånvaro av signalman olycksrisk

Två dödsolyckor i samband med lossning av bulklaster visar riskerna med att inte använda signalman. I båda fallen var lossningen, som skedde med skopa, i slutskedet. Man hade lämpare i lastrummet som skulle skyffla fram det sista av lasten från hörn och spant. Den obligatoriska signalmannen vid luckarmen (vars uppgift hade varit att kommunicera med kranföraren och styra skoporna i de lägen som kranföraren inte hade sikt) fanns inte. I båda fallen kom en besättningsman att krossas av skoporna mot fartygssidan. Det ena fallet har fällt i domstol, det andra har ännu inte prövats. Ytterligare ett dödsfall inträffade då en stuvare skulle klättra upp ur ett lastrum. Över manluckan till lastrummet fanns luckorna till lastrummet. För att komma upp genom nedgångsluckan började han att klättra upp i ett av facken i lastrumsluckan ovanför. Just då började besättningen att lucka på. Stuvaren klämdes ihjäl mellan karmen och den rörliga lastrumsluckan. Olyckorna visar på nödvändigheten av kommunikation mellan besättning och stuveri.

Dnr 080202-03-17639, 080202-07-15985, 080202-03-16797



Skiss över en fullgod gasolanläggning.
Bild: www.paranter.org

Gasolexplosion i båt

I somras inträffade en kraftig explosion i en båt som låg till kaj. Befälhavaren fick brännskador och svåra skador på fötterna. Båten fattade eld och sjönk. Troligen orsakades explosionen av läckande gasol

som antänts av ett termostatstyrt värmeaggregat. Sjöfartsinspektionen noterar följande om gasol:

- Gasol är tyngre än luft och söker sig till det lägsta utrymmet ombord.
- För att förhindra detta bör flaskan förvaras i ett slutet utrymme.
- Botten på det utrymmet bör vara ventilerat, t.ex. med en separat genomföring i bordläggningen (som mynnar ovan vattenlinjen) eller en vindsnurra (fläkt driven av vinden).
- Slangarna eller rören bör kontrolleras regelbundet och bytas med jämna mellanrum.
- Slangklämmor bör vara rostfria och dubblade.
- Stäng rutinmässigt alltid av ventilen på flaskan för att undvika läckage. En fjärravstängning direkt på flaskan underlättar.
- Skaffa gärna en enkel variant av gasvarnare, lämpad just för gasol. En sådan ökar säkerheten avsevärt.

Den aktuella båten användes för transport av passagerare. Då den tar högst 12 passagerare och är mindre än 20 brutto behöver den inte inspekteras av Sjöfartsinspektionen, vilket alla andra yrkesbåtar ska. Det gäller även fritidsbåtar över 100 brutto. Inget hindrar dock att särskilda besiktningsmän inspekterar även mindre båtar. Lista över besiktningsmän finns på Svenska Båtunionens hemsida www.batunionen.com. Information om gasolanläggningar finns på nätet, t.ex. via www.kungsholmensgas.se eller www.paranter.org/artiklar/gasol/gasol.php.

Dnr 080201-07-16725

Farliga sjökortsplottrar återkallas

Garmin sjökortsplottrar GPSmap 520 och GPSmap 520s är behäftade med fel i hårdvaran som gör att de kan vara farliga att använda då positionen blir fel. Garmin uppmanar ägare till plottrar av följande modeller att lämna tillbaka dem för utbyte:

- GPSmap 520 serienummer 132 000 000-132 0001 915
- GPSmap 520s (utan givare) serienummer 133 000 000-133 003 139
- GPSmap 520s (med givare) serienummer 133 000 000-1333 003 369

Ny Teknik URL: <http://www.nyteknik.se/art/51661/>

Brister på fasta CO2-anläggningar

Vid ett antal tillfällen har problem uppstått vid fasta CO₂-anläggningar i fartyg. Problemen har orsakats av vibrationer och korrosion och lett till lösa skvalpskott, trasiga fundament och stag, sprickor i rör samt vatten i tankar. Även trasiga ventiler har förekommit.

Nu föreslås bättre förebyggande underhåll och bättre utbildning för besättningarna. Det är också väsentligt att kvalitetsbedöma CO₂-gasen från början genom prover och kontroll av vattenhalt. Vid underhåll bör man komma ihåg även de delar som normalt inte omfattas av underhållsinstruktionerna, bl a pneumatiska styrventiler, styrsystemet i övrigt och gränslägesbrytare. Tillverkarens anvisningar är inte sällan bristfälliga och kan behöva kontrolleras och kompletteras. Det viktigaste för att förebygga skador torde dock vara att placera tankarna på en plats där vibrationer inte förekommer.

Dnr 0804-07-15722.



GPS-signaler är känsliga och kan störas.
Bild: Sjöfartsverket.

Lättstörda GPS-signaler

Sjöfartsinspektionen har i tidigare utskick (SjöI informerar 4/2006) varnat för att lita för mycket på uppgifter från GPS:er. Då handlade det om störningar som avsiktligt skickas ut för att störa de ganska svaga signalerna från satelliter. Även andra störningar kan dock vara betydelsefulla. Processorer i helt vanliga, moderna datorer, kan sända ut störssignaler på samma frekvens som GPS:signalerna ligger. Även solen skickar ut radiostrålning som alstras av soleruptioner, en strålning som kan slå ut GPS:signaler. Det hände i december i fjol.

Ny Teknik 16/07 och 17/07 / lu

~ ENGLISH SUMMARY ~

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



Margaretha Lützhöft

Fatigue at sea

Watches six on six of are dangerous. Lack of sleep makes tired and unfocused officers that subject themselves and others to great risks. This is indicated by a new study by VTI.

– It did not happen very often that participants were hit by that killing tiredness, but it happened sufficiently often to be judged as serious, says researcher and sea captain Margaretha Lützhöft, at the head of the study.

In 2½ % of estimates, really critical levels were reached when participants had to make efforts not to fall asleep. Over 80% of these were from watches six on six of. In this study, 30 officers from 13 different shipping companies participated and the measurements were taken onboard ships during normal work. Sleeping on a ship in constant motion, heavy weather and with noise and vibrations around are all factors which affect the results. According to Mats Gillberg, a normally good night's sleep is about 90% effective; the officers in the study got about 75% effective sleep.

– Effective sleep means few awakenings and the person feels relatively rested 20 minutes after waking up. 75% is too low to be good, says Mats Gillberg. The report also indicates that some tiredness is accumulated, and drowsiness increases the more days that are worked.

– If Swedes that have watches of six on six find it rather difficult, we can assume that foreign officers that work even longer

periods must find it even more difficult, says Margaretha Lützhöft

To decrease tiredness

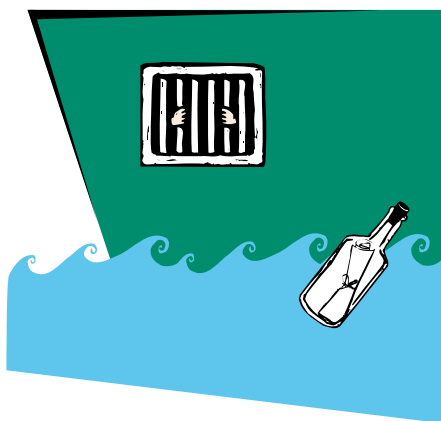
The report proposes a number of measures to decrease tiredness. Some of the most effective measures are:

Change watch schedules. 9–3 is better than 6–6. The critical night watch is then divided and both get night sleep, which is so important for the body.

Plan the watches. By using the computer program "Predicting sleep and wakefulness" suitable watch schedules can be planned for future routes on the basis of sleeping hours and working hours. Contact Margaretha Lützhöft for more information: margareta.lutzhoft@chalmers.se.

Relaxation. There are effective methods for winding down and thus falling asleep more easily. Try to find a method which suits you.

Knowledge. Find out how you are affected by tiredness and shift work and how much sleep your body needs.



Seamen are alone and isolated

Isolated and alone, many seamen feel that their ships are like jails. This is shown by an exhaustive international study which is ongoing at the University of Cardiff/Wales about the well-being of seamen. The 4000 questionnaire responses that have been received so far show that 64% had not been on land for the last eight weeks before the questionnaire. Infrequent stopovers at ports were said to be mainly caused by short mooring times, high workloads, lack of information about ports, lack of transport and restrictions

due to the ISPS code. Many seamen felt that they were stuck on their ships and compared life on board with being in jail, and the job was often seen as a sacrifice to provide their families at home with a more tolerable life. The investigation also shows that the opportunities for keeping regular contact with friends and family are limited. Eight out of ten had no access at all to e-mail, although officers had better access. Some seamen had to pay not only for the e-mails they sent but also for those they received. Seven out of ten said that they had not been visited by any seaman's association during their present contract. Visiting frequencies depended to some extent on which route and which regions they worked in, and those working in Western Europe and North America had more visits than others.

Smoking rules

Now and then there are discussions on board about where and when smoking is permitted. Some think that it is only natural to light a cigarette in their cabin, since that is their home for half the year. Others claim that there is no smoking allowed at all in inside environments. Bo Vallgren at the Swedish Maritime Administration says that nobody should be subjected to passive smoking against his or her will.

– If an employee feels bad due to smoke, or is perhaps worried about cancer, the occupational safety and health regulations about chemical health risks apply. In this situation the employer must pay for expensive measurements to find out what substances are in the air and if the concentrations are harmful. In my opinion this also applies to cabins, day rooms and all other environments onboard, he says.

There is some uncertainty on board about whether smoking is allowed or not. People still smoke in restaurants and nightclubs on ferries while at sea, even though some ships have introduced their own, stricter rules on smoking.

– Ship owners and personnel should take up the issue of tobacco smoke as it has been on land with good results. A ship sailing under the Swedish flag is a Swedish workplace, even if it is in foreign waters, and tobacco smoke is equally harmful wherever people are subjected to it.



Alla har rätt till en rökfri hytt

Reglerna om rökning ombord är så svårtolkade att inte ens berörda myndigheter vet vad som gäller. Men enligt Sjöfartsverket ska ingen på svenskflaggade fartyg behöva utstå tobaksrök mot sin vilja.

Då och då uppstår diskussioner ombord om var och när rökning är tillåten. Vissa tycker att det är självklart att få tända en cigarett i hytten. Andra hävdar totalt rökförbud i alla inommiljöer. I vintras planerades en artikel i SAN NYTT om rökregler till sjöss, men då inga klara besked kunde ges lades den på is. Under våren har Sjöfartsverket tittat på frågan. Enligt besked från Folkhälsoinstitutet och Arbetsmiljöverket, som har delat tillsynsansvar för tobakslagen, är lagen inte tillämplig på fartyg i utrikes kollektivtrafik.

– Det är olyckligt att reglerna för tobaksrök är så svaga. Det borde vara självklart att det ska vara lika säkert att jobba till sjöss som iland, säger Bo Wallgren.

Men trots oklarheter menar han att det

finns stöd i lagen för den som vill slippa drabbas av passiv rökning. Regler om arbetsmiljö, hygieniska gränsvärden och åtgärder mot luftföroreningar finns reglerat i arbetsmiljölagen, en lag som numera även omfattar ombordanställda.

– Om en arbetstagare mår dåligt av röken eller kanske oroar sig för cancer, så träder arbetsmiljöföreskriften om kemiska hälsorisker in. I det läget måste arbetsgivaren kosta på dyra mätningar för att ta reda på vilka ämnen som finns i luften och om halterna är skadliga. Enligt min mening gäller detta även i hytter, dagrum och alla andra miljöer ombord, säger Bo Wallgren.

Tobaksrök lika skadligt för alla

Ombord råder en viss osäkerhet om rökningens vara eller icke vara. Det blossar fortfarande i restauranger och nattklubbar på färjor till och från landet, även om vissa rederier infört egna, tuffare rökregler.

– Rederier och personal bör ta tag i frågan om tobaksrök som man gjort på land, med gott resultat. Man bör fokusera på att

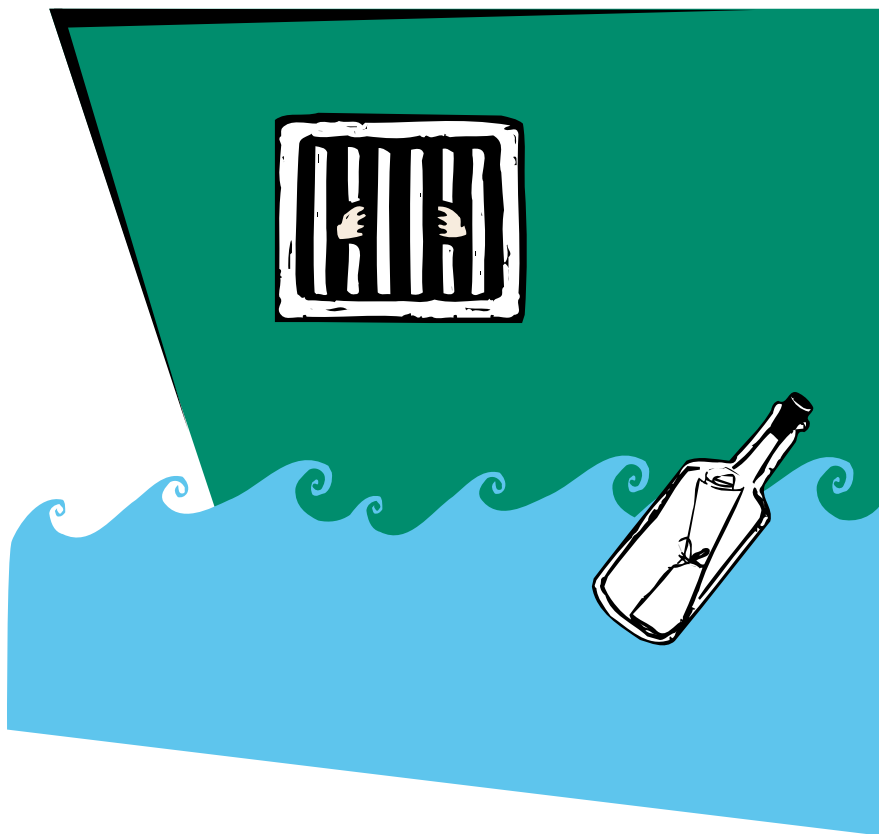
förebygga de konfliktsituationer som kan uppstå när en del vill röka och en del inte vill exponeras för tobaksrök. Ett svenskflaggat fartyg är en svensk arbetsplats, även om det befinner sig på utländskt territorialvatten, och tobaksrök är lika skadligt oavsett var man utsätts för den, säger Bo Wallgren.

Du som vill slippa tobaksrök

Ta upp frågan med din närmaste chef, skyddskommittén, befälhavaren eller rederiet. Du kan också vända dig till facket.

Du som vill sluta röka

Centrum för folkhälsa har en kostnadsfri sluta-röka-linje. Dit kan du ringa måndag till och med torsdag 9–20 samt fredag 9–16 på telefon: 020–84 00 00. Eller besök deras hemsida: www.sluta-roka-linjen.org På nätet finns flera rökavvänjningsprogram.



Åtta av tio sjömän saknar e-post

Isolerade och ensamma upplever många sjömän sina fartyg som fångelser.

Det visar en omfattande internationell studie som pågår vid universitetet i Cardiff/England om sjömäns välbefinnande.

Att få gå iland och hålla kontakten med familjen står högt på sjömäns önskelista, enligt studien. Självklara rättigheter, kan tyckas, men samma undersökning visar att så långt ifrån alltid är fallet. De 4000 enkätsvar som inkommit visar att 64 procent inte varit iland de senaste åtta veckorna före undersökningstillfället. För den tredjedel som varit av fartygen hade besöket varit i, två timmar i snitt, en majoritet hade inte kommit längre än till närmaste telefonkiosk.

De glesa hamnbesöken uppgavs främst bero på korta liggtider, hög arbetsbelastning, bristande information om hamnarna, avsaknad av transport samt restriktioner på grund av ISPS-koden. Många upplevde att de var fast på fartygen och jämförde tillvaron ombord med att sitta i fångelse, och arbetet sågs som en uppoffring för att ge familjen hemma en dragligare tillvaro. Under-

sökningen visar också att möjligheterna att hålla en tät kontakt med nära och kära är begränsad. Av de över 100 rederier och managementbolag som är representerade i rapporten, var det bara ett enda som erbjöd sina anställda ett personligt mejlkonto.

Ombord besök uppskattas

Åtta av tio hade ingen tillgång alls till mejl, även om befäl hade det något bättre. Också bland dem som hade mejl fanns ett utbrett missnöje. Begränsningar i antalet e-brev som tilläts skickas och längden på dem störde, och många upplevde att mejlen inte var privat. Vissa sjömän fick betala, inte bara för de mejl de skickade utan också för den e-post de tog emot.

Enligt undersökningen är besök från olika landorganisationer uppskattade ombord. Sju av tio uppgav dock att de inte haft besök av någon under sitt nuvarande kontrakt. Besöksfrekvensen berodde delvis på i vilken fart och vilka regioner man gick, och de som befann sig i exempelvis Västeuropa och Nordamerika hade fler besök än andra. Landkontakterna var också fler inom den kustnära sjöfarten.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Skärpta rökregler på danska fartyg

Den 15:e augusti trädde en ny röklag ikraft i Danmark, som även omfattar fartyg. Rökning inomhus förbjuds med vissa undantag. I utrymmen där bara en person arbetar åt gången kan det vara tillåtet. Rökrum får inrättas och det kan vara fritt fram att fortsätta röka i enmanshytter. Enligt Svensk Sjöfartstidning överväger hundratals anställda vid danska DFDS att stämma rederiet sedan ledningen förbjöd rökning i hytter.

Skiftarbete ökar inte risken för cancer

En ny studie från Karolinska Institutet visar att skiftarbete inte ökar risken för cancer. Resultaten motsäger tidigare forskningsrön.

Arbetsmiljöföreskrifter på engelska

De arbetsmiljöföreskrifter som gäller inom sjöfarten finns nu översatta till engelska på sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se. De aktuella föreskrifterna finns samlade i 2005:23 och 2005:25.



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, SBF
Mikael Huss, SBF
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN NYTT framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2007