



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart.

ÅRGÅNG 33 1/09

TEMA: FAMILJELIV

| | | | |
|--|---|---|---|
| Åtta månaders pappaledighet svetsade samman familjen | 1 | Utblick | 4 |
| Sjömanshustrun en ikon på Åland | 2 | Sjöfartsavdelningen informerar | 5 |
| Sjömansprästen: – Anhöriga behöver träffas för att stödja varandra | 3 | English summary | 6 |
| Ny myndighet reglerar sjöfarten | 3 | Profilen: Christer Sjökvist | 7 |
| Redaktionen har ordet | 4 | Kritik mot passformen på överlevnadsdräkter | 8 |
| | | I korthet | 8 |

Åtta månaders pappaledighet svetsade samman familjen

Efter åtta månaders ledighet har pappa Fredrik och sonen Axel kommit varandra nära, och familjen har svetsats ännu mer samman. Men att förena sjojobb med rollen som småbarnsförälder är ingen enkel uppgift.

Lala! Axel, 18 månader, hoppar upp och ner och pekar entusiastiskt på figurerna som dansar på teven i favoritprogrammet Teletubbies. Men särskilt mycket tevetittande brukar det inte bli om dagarna. Fredrik Lundmark, till yrket befälhavare i Älvtank, har varit föräldraledig sedan i juni förra året och några problem med sysselsättningen har han inte haft under den perioden.

– Jag trodde att jag kanske skulle börja krypa på väggarna efter ett tag, men så har det inte blivit. Vi har varit på öppna förskolan eller i parken nästan varje dag. Ibland har vi gått till Katarina Sjöfartsklubb och fiket och det är ett par stycken till där som haft med sig barn, berättar Fredrik där han sitter i soffan med sin fru Johanna bredvid.

Genom att ta ut både vederlag och föräldraledighet har Fredrik lyckats få ihop en riktigt lång hemmavistelse, något som både han och Johanna uppskattat.

– Det har varit helt suveränt, säger hon. Vi har kommit varandra ännu närmare och Fredrik och Axel har fått fantastisk kontakt. Vi är så himla lyckliga över att ha fått den här tiden tillsammans.

Fredrik instämmer. Att han varit ledig



Axel Lundmark, 18 månader, har statistiskt sett större chans att få fortsätta bo med både mamma Johanna och pappa Fredrik, tack vare att Fredrik tar ut sin föräldraledighet.

och skött markservicen medan Johanna kunnat gå in för karriären har fått flera positiva konsekvenser. Förutom att banden mellan dem stärkts har de också fått bättre förståelse för varandras situation.

Omvända könsroller

– Vi har verkligen vänt på könsrollerna. Fredrik har dragit det tyngsta lasset med städning, tvätt och matlagning medan jag har kunnat ägna mig åt att sätta mig in i mitt nya jobb. Det har gjort mig mindre stressad, säger Johanna.

Makarna Lundmark måste hjälpas åt för att få ihop tillvaron. Fredrik är borta fyra veckor åt gången. Johanna är civil-

ekonom och har ett krävande arbete på hemmaplan som nyutnämnd privatmarknadschef på ett Nordeakontor i Stockholm. Hon är uppväxt i Mariehamn på Åland och han i Västervik, så några släktingar här i stan har de inte.

– Vi har tänkt att Johanna ska jobba lite mindre när jag är borta eftersom vi inte vill att Axel ska vara så långa dagar på dagis. När jag kommer hem tar jag över och hon kan fokusera mer på jobbet. Det viktiga för oss är att Axel har det bra, säger Fredrik.

Men de berättar att det också varit tufft många gånger. Som när Axel var knappt en månad gammal och Fredrik skulle ut

på sjön för första gången sedan de blivit föräldrar.

– Jag visste inte mycket om barn, jag visste inte vem Axel var ännu och eftersom han var född med kejsarsnitt fick jag inte lyfta någonting. Det var tungt när beskedet kom att Fredrik skulle ut och jobba igen och jag var ledsn i två dagar innan han åkte. Men jag var hemma hos min familj på Åland och fick det stöd jag behövde, säger Johanna och tittar på Fredrik.

– Ja, det var många tankar som snurade i huvudet då och det var verkligen inte roligt, säger han. Men när man väl kommer ombord måste man vara samlad och kunna koncentrera sig på jobbet också, även om familjen alltid finns med i tankarna.

Ultraljudsbilden kom via mejl

När han är på sjön håller de kontakt via telefon, mejl och internet. Tack vare

Pappaledighet ger familjelycka

Familjer där pappan varit föräldraleddig med första barnet har 30 % färre skilsmässor och skaffar fler barn. Det visar avhandlingen Gendering family dynamics från 2001. 2007 togs 21 % av föräldradagarna ut av pappor.

webbkameran kan Fredrik även se hur Axel utvecklas. Den allra första bilden på sonen, som togs vid ultraljudet, kom inscannad på mejlen.

– Vi passerade Gibraltar när jag fick den. Det var en märklig känsla, säger Fredrik.

När fartyget strax innan förlossningen blev försenat och tvingades ankra upp utanför Skottland på obestämd tid, blev de rejält oroliga bägge två.

– Vi visste inte om Fredrik skulle hinna hem och hallen var full med vagnar och sängar som levererats hit, men som jag inte klarade av att ta hand om med min stora mage. Då sjönk modet, berättar Johanna.

– På rederiet blev de eld och lågor och de gjorde allt för att få iland mig. Till slut lyckades vi hyra in en pråm. Den tuffade på i fyra fem timmar och jag trodde aldrig jag skulle hinna med flyget. Men det löste sig till slut. Jag kom hem på torsdag kväll och dagen efter var det inskrivning på sjukhuset. På måndagen föddes Axel.

Att Fredrik skulle ta ett landjobb är något de pratat om till och från. Han har också fått ett par intressanta jobb-erbjudanden, men valt att tackat nej.

– De landjobb man erbjuds är för det mesta sjörelaterade och innebär många gånger nästan fler resdagar än jag har

idag. Sen har jag jobbat över 20 år till sjöss och trivs fortfarande bra med det.

Och Johanna säger att hon inte tänker försöka få honom på andra tankar.

– Jag har lovat mig själv att aldrig be Fredrik om att gå iland, det skulle kunna bli alldeles fel. Han är en riktig sjöman, han trivs med det han gör och är stolt över sitt yrke. Det är den han är och det respekterar jag.

Båda är också nöjda med det stöd och den förståelse de fått från sina respektive arbetsgivare, inte minst Älvtank som ställt upp helhjärtat.

– De har varit delaktiga ända sedan Axel låg i magen och det var aldrig några problem att jag skulle vara föräldraleddig så här länge. Vd:n är i min ålder och det gör nog att han har större förståelse för min situation.

Nu är det snart dags för Fredrik att börja jobba igen, då på rederiets senaste nyförvärv Ramina som levererades från ett varv i Turkiet i höstas.

– Då får vi se hur det går här hemma, men blir det problem så löser vi dem när de uppstår. Jag inser verkligen vilken möda, kraft och mod det krävs av sjömanshustrur som, liksom Johanna, rör runt vardagen här hemma medan deras män är till sjöss.

Text och foto: Linda Sundgren

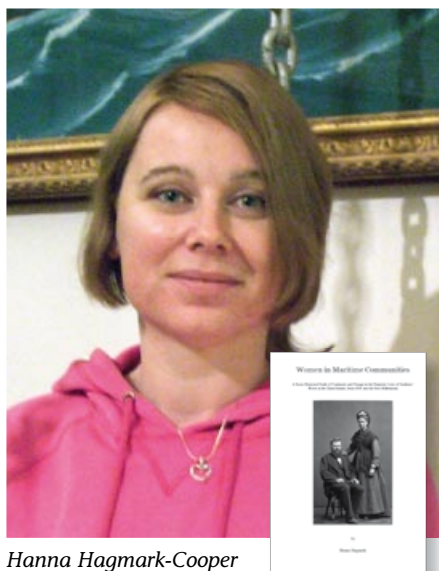
Sjömanshustrun en ikon på Åland

Ålänningarna är stolta över sina sjömanshustrur som blivit något av en symbol för öarnas kvinnor.

– De har nästan ikonstatus, säger Hanna Hagmark-Cooper, som skrivit en avhandling om sjömanshustrur på Åland och som numera är chef för sjöfartsmuseet i Mariehamn.

På de åländska öarna finns mängder av sjömansfamiljer. Nästan var femte åländsk man i arbetsför ålder jobbar till sjöss vilket innebär att det också finns många kvinnor som lever tillsammans med sjömän. I Hanna Hagmark-Coopers avhandling beskrivs sjömanshustrun som en stark och självständig kvinna, van att fatta beslut på egen hand och som klarar av att sköta både hem, barn och jobb utan en partner till hands.

– Sjömanshustrun tillskrivs en rad egenskaper och identifieras genom sin makes yrke på ett sätt som inga andra kvinnor gör. Till viss del stämmer bilden av henne och sjömanshustruns egenskaper används ofta för att beskriva åländska kvinnor generellt.



Hanna Hagmark-Cooper

Avhandlingen, som heter Women in Maritime communities och skrevs vid universitetet i brittiska Hull 2003, omfattar intervjuer och enkätsvar med 75 kvinnor födda mellan 1912 och 1969. Deras uppfattning om livet som sjömanshustru är delvis en generationsfråga. De äldre bekyrde sig främst för männens långa

frånvaro och det sociala nätverket på hemmaplan var oerhört viktigt.

– Sjömanshustrur umgicks mycket mer med varandra förr och träffades genom Sjömansmissionsföreningen eller rederierna. Det var också lättare att resa med eftersom kvinnorna själva inte jobbade i samma utsträckning som idag, säger Hanna Hagmark-Cooper.

“En enda lång smekmånad”

Men även för dagens sjömanshustrur handlar vardagen om en anpassning till männens yrke. I avhandlingen beskrivs hur tillvaron rullar fram i fyra faser: separation, ensamhet, återförening och samliv.

– En stor del av tiden går åt till att anpassa sig till mannens frånvaro för att sedan ställa om inför hans hemkomst.

Men det här upplevs inte enbart som något negativt. Många uppskattar att få vara ensamma hemma och få tid för sig själva. En av kvinnorna i avhandlingen beskrev äktenskapet som en enda lång smekmånad där hon fick chans att längta efter sin partner.

Linda Sundgren

Sjömansprästen: – Anhöriga behöver träffas för att stödja varandra

Sjömansprästen i Göteborg vill göra kyrkan till en naturlig mötesplats för sjömansfamiljer. Han tror att det finns ett behov av att få träffas och utbyta erfarenheter.

Idag är det framför allt en skara äldre, pensionerade sjömän som troget besöker 1950-talskyrkan vid Stigbergstorget. Den yngre generationen försvann till stor del i samband med att kajerna för godstrafiken flyttades ut från stadskärnan. Men nu vill Anders Radix, kyrkans präst sedan ett och ett halvt år, öppna portarna för en annan grupp, nämligen sjömannens anhöriga.



– Jag tror att det finns ett behov av att få träffa andra i samma situation. Att få prata med någon som bär på samma oro eller har liknande erfarenheter som en själv kan kännas skönt.

Hur anhörigträffarna ska se ut är ännu en öppen fråga. Kanske blir det en dag med sol och bad i skärgården eller gemensamma middagar ute på stan.

– Men egentligen spelar det nog mindre roll vad man gör tillsammans. Det viktiga är att man träffas, säger Anders Radix.

Idé från militären

Att fokusera på anhörigas situation är en idé han bär med sig från tiden som militärpräst i Kosovo och Afghanistan.

– Det finns många likheter mellan anhöriga till militärer och sjömän eftersom båda grupperna har partners som är borta under längre perioder. Inom Försvarsmakten arbetar man aktivt med att stötta anhöriga och det är mycket uppskattat.

Linda Sundgren

Hör av dig!

Vill du veta mer om anhörigträffarna på Sjömanskyrkan kan du kontakta Anders Radix på 031-14 03 88 eller anders.radix@svenskakyrkan.se.

”Rent principiellt tycker jag att det är rätt att lyfta ut inspektionsenheten och göra den självständig. En myndighet bör inte granska och utöva tillsyn över sig själv.”



Staffan Widlert, generaldirektör, ser stora möjligheter för den nya myndigheten.

Ny myndighet reglerar sjöfarten

Ökad distans till branschen och kvalitetssäkrade inspektioner. Det är förändringar som generaldirektören för den nybildade Transportstyrelsen vill åstadkomma inom Sjöfartsavdelningen.

Sjöfartsinspektionen är ett minne blott. Den heter numera Sjöfartsavdelningen och tillhör sedan första januari den nybildade inspektionsmyndigheten, Transportstyrelsen. Verkets



generaldirektör, Staffan Widlert, menar att separationen mellan Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen var nödvändig.

– Rent principiellt tycker jag att det är rätt att lyfta ut inspektionsenheten och göra den självständig. En myndighet bör inte granska och utöva tillsyn över sig själv, säger han.

I en undersökning som genomfördes inför ombildningen riktades en del kritik mot hur Sjöfartsinspektionen har fungerat fram till idag. Bland annat anklagas inspektörerna för att i alltför stor utsträckning ha identifierat sig med den bransch de är satta att övervaka. Det är något Staffan Widlert vill förändra.

– Det är oerhört viktigt att föra den här diskussionen inom myndigheten och jag tror att vi ständigt kommer att behöva prata om de här frågorna eftersom vi rekryterar personal från branschen.

Inspektörernas uppgift är att fullfölja regeringens politik och agera utifrån ett myndighetsperspektiv, säger han.

Fyra transportslag under samma tak

Inom den nya myndigheten ryms även inspektionsavdelningar inom de tre andra transportslagen flyg, tåg och väg. Varje transportslag ligger under en egen avdelning med stor självständighet.

Chef för Sjöfartsavdelningen är Per Nordström, tidigare ställföreträdande sjösäkerhetschef vid Sjöfartsinspektionen.

– Jag tror att det här kommer att leda till ett närmare utbyte av erfarenheter mellan transportslagen. I frågor som tillsynsmetodik, förhållandet människa-teknik och trötthetsproblem kan vi säkert ha hjälp av varandra.

Även Staffan Widlert ser möjligheter till samarbete, bland annat vad gäller tillsyn.

– Vi ska tillsätta en projektgrupp för att ta fram enhetliga inspektionsmetoder. Idag gör man väldigt olika mellan transportslagen där vissa studerar varanda skruv och mutter medan andra nästan uteslutande tittar på ledningssystem. Vi ska plocka de bästa bitarna från varje inspektionsområde och skapa en gemensam, kvalitetssäkrad inspektionspolicy.

Text och foto: Linda Sundgren

Lära av misstag – dyrköpt kunskap

Kraftigt försenad kom den i början av december – Haverikommissionens rapport om Finnbircholyckan 2006 då två personer omkom. Dåligt säkrad last, hårt väder och otillräckliga kunskaper i navigering slogs fast som olycksorsaker. Allvarliga brister i överlevnadsdräkterna uppdagades också och bidrog till att en person omkom. En oerfaren pilot i en av räddningshelikoptrarna problematiserade läget ytterligare. Olycksrapporten (läs mer på sid 8) avslöjar en rad ombordbrister, brister som sannolikt förekommer även på vissa andra fartyg.

Det är inte första gången det krävs människoliv för att blottlägga tillkortakommanden i säkerhetstänket till sjöss. Men det gör det inte mindre viktigt att ta den här rapporten till sig och titta närmare på de brister som pekas ut för att om möjligt förhindra ett liknande olycks scenario i framtiden.

En sorglig erfarenhet av olyckan var

att överlevnadsdräkterna hade dålig passform och läckte. Två olika modeller fanns ombord, båda av typen one size fits all. De var godkända enligt Solas, men det visade sig inte vara någon garanti för god funktion. Flera dräkter satt illa. De i besättningen som var lite kortare hade svårt att andas eftersom dräkterna hamnade för långt upp och täckte munnen. Den filippinske matros som dog av köldskador hade dragit ner dragkedjan för att få luft. När han återfanns var dräkten öppen ner till bröstet och helt vattenfylld.

Haverikommissionen vill att Sverige ska ta upp problemet med räddningsdräkternas dåliga passform i IMO. Några svenska särkrav rekommenderar kommissionen inte men Ylva Bexell, som ledde utredningen, poängterar att det inte finns något som hindrar enskilda redare att köpa in mer individuellt anpassade dräkter. Behovet av bättre räddningsdräkter är

en av de dyrköpta lärdomar som kan dras av Finnbircholyckan.

Men vi får heller inte glömma att det hela tiden görs insatser för att öka säkerheten och förbättra arbetsmiljön på svenskkontrollerade fartyg. Flera av dessa eldsjälarna och goda förebilder som ägnar sig åt detta kommer vi att återkomma till här i San-nytt under året.

I det här numret kan du exempelvis läsa om Christer Sjökvist på Silja Galaxy som deltar i arbetet med att anpassa det nyinflaggade fartyget till svenska arbetsmiljökrav. Vi har också satt extra fokus på vad det innebär när någon i familjen jobbar till sjöss.



Trevlig läsning!

Linda Sundgren
redaktör, San-nytt

"I am of the opinion that it is healthy for a relationship to have a break from each other. You kind of rest in order to fall in love again. And again in your own husband. Practical, really."

En yngre åländsk sjömanshustru uttalar sig i avhandlingen Women in maritime communities.

~ UTBLICK ~

"Sverige ska höja rösten internationellt"

År 2006 initierade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus ett forskningsprojekt avseende studier om arbetsmiljö och ergonomi i maskin- och kontrollrum. Efter snart två års forskning börjar projektet närma sig sitt slut. Målet för forskarna Monica Lundh, Eric Wagner och Peter Grundevik har varit att förbättra arbetsmiljön, säkerheten och effektiviteten i maskinrummet samt ta fram förslag till nya nationella och internationella regler. Idag är de internationella reglerna detaljstyrda och vissa bestämmelser riskerar att hamna i konflikt med varandra.

De svenska forskarna föreslår istället ett funktionsbaserat regelverk (goal based standards). Problemet med dessa är att det är svårt att få in krav (mandatory) i dem. Nästan allt är rekommendationer och då är det lätt att komma undan med halvdana lösningar.

I den kommande forskningsrapporten finns många problem och lösningar redo-



Infrastrukturminister Åsa Torstensson.

visade och det är minst sagt intressant läsning. Vi måste nu tillsammans ta alla resultat till oss och ur detta driva frågorna vidare, såväl lokalt som internationellt.

Sjöfartsinspektionen har införlivats i Transportstyrelsen och man kan fråga sig vad det kommer att innebära. För vår del är det viktigt att sjöfarten inte försvinner i en ny stormyndighet som har väg, järnväg, flyg och sjöfart under samma hatt.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson förrättade invigningen av myndigheten i Luftfartsverkets lokaler i Norrköping och höll då ett kortare anförande om regeringens transportpolitiska mål. Det mest intressanta ministern nämnde var att Sverige skulle höja rösten internationellt. Detta tolkar jag som att Sverige i rollen som ordförandeland i EU deltar i aktuella frågor på ett aktivare sätt.

För sjöfartens del innebär det mer arbete inom IMO. Där finns många frågor att bevaka och just nu befinner vi oss i en översyn av STCW-koden. I det arbetet måste Sverige bevaka sina intressen för att om möjligt styra frågorna vår väg.



Mikael Huss
Ombudsman på
Sjöbefälsförbundet,
ledamot i SAN

~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) 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.

Förfalskade hydrostatutlösare

En redare köpte nyligen ett antal utlösare av en skeppshandlare i Indien. Redaren lät testa fem av dessa genom att sänka dem i vatten, men bara två löstes ut. Efter att ha kontaktat företaget som man förutsatte hade gjort utlösarna, CM Hammar AB i Göteborg, konstaterades att utlösarna inte var gjorda av dem utan var förfälskningar. Inte en enda av utlösarna fungerade enligt SOLAS-standard.

Sjöfartsavdelningen varnar för dessa förfälskningar och uppmanar tveksamma innehavare att kontakta CM Hammar för att verifiera serienummer och produktionsdatum. CM Hammar har också gjort en Safety Alert som visar hur man kan skilja äkta från falska utlösare. Det är inte känt om de falska utlösarna endast finns i Indien, så alla innehavare rekommenderas att kontrollera äktheten enligt anvisningarna från CM Hammar på hemsidan www.cmhammar.com.

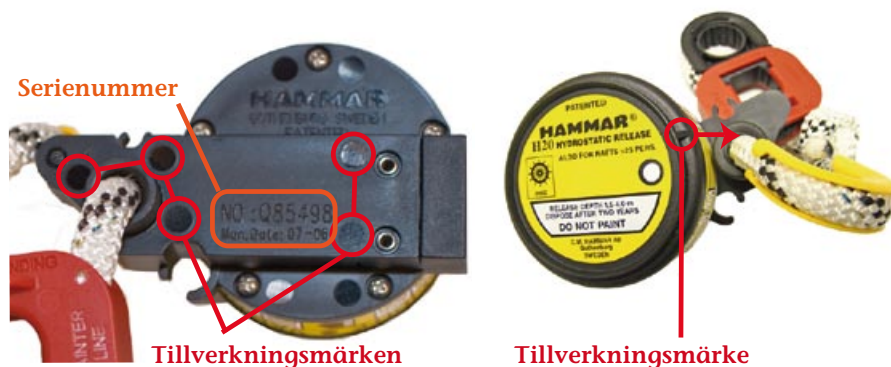
SjöI dnr 070206-08-22948.

Hammar Press release 2008-12-16

Lots skadad vid bordning av bogserbåt

På kvällen skulle en lots borda en bogserbåt, men på grund av blåst och relativt hög sjögång beslöt man att bordningen skulle ske innanför den ordinarie bordningsplatsen. Vid tillfället användes en annan lotsbåt än den vanliga, vilket försämrade förutsättningarna något med bland annat sämre sikt från lotsbåtens förarplats.

Detta, den något sämre möjligheten att hålla i bordningsracket i kombination med bogserbåtens inåtlutande brädgång och avsaknad av lotslejdare eller annat bordningsarrangemang, gjorde att lotsen kom att kliva på utsidan av bogserbåtens brädgång. Samtidigt fick sjögången lots-



Till vänster serienummer och produktionsdatum på en äkta hammars hydrostatutlösare. Till höger en av de aktuella hydrostatutlösarna H20.

båtens avbärare att, i stället för att vara under bogserbåtens, hamna ovanför bogserbåtens avbärare varvid lotsens ena ben kom i kläm. Så fort båtarne särades kunde matrosen på bogserbåten hjälpa lotsen ombord. Lotsen fick allvarliga skador.

Utredningen visar att bristande bordningsarrangemang och dålig överblick från lotsbåtens förarplats i kombination med det relativt dåliga vädret med sjögång och halka varit viktiga faktorer i händelseförloppet. Fartyg med inåtlutande brädgång eller med bristfälliga bordningsarrangemang rekommenderas att se över dessa och kompensera för bristerna. I detta specifika fall kunde till exempel ett bordningsracket, som nått längre bordsvarts ut från båten, förebyggt olyckan.

Iu dnr 080201-08-20686

Trossar i propeller

Vid ett förtöjningsarbete hade man hjälp av två bogserbåtar. Den aktra var kopplad med bogserarens tross som hade en göling i änden; den hade använts för att ta ombord bogserlinan på fartygets poopdäck. När man skulle lägga av trossen hamnade gölingen i vattnet och sögs ner och fastnade i propellern. Propellern hade ställbara blad och snurrade fortfarande, fast den var nollställd. Bogsertrossen sträcktes så pass mycket att den gick av och skadade en besättningsman på bogserbåten allvarligt.

Till Insjö har rapporterats ett antal liknande händelser, varav sju har studerats. Av dessa hade de flesta tunga trossar (typ Atlas) som sjunker i vatten. Bara en hade flytande tross som ändå hade tvingats ner av strömmande vatten.

Vidare tycks det vara vanligt att ställbara propellar, som ju fortfarande roterar fast de är nollställda, kan skapa strömmar som drar trossar till sig. I ett par fall har man ansett det nödvändigt att nödstoppa propellarna. I ett av de fall som beskrivs

i Insjö förekom en personskada. Samtliga föranelle åtgärd av dykare och orsakade försening och merkostnader. I två fall har man fått materiella skador, en skadad axeltätning respektive oljeläckage.

Ovanstående leder till följande reflektioner:

- Propeller med ställbara blad kräver stor varsamhet eftersom den fortfarande roterar även om man inte har framdrift.
- Tunga trossar löper större risk att fastna i propeller än flytande.
- Risken för person- eller materielskador är uppenbar.

*BSU 607/07. Insjö 392 394 1099 1102
1766 1776 2234*

Dåliga scuppers allvarlig fara

På många fartyg med roro-däck finns överbordventiler eller scuppers för dränering. Meningen är att vatten som kommer in på däck, t ex i samband med brandbekämpning, ska kunna rinna undan. Dessa scuppers kan stängas med manövrerbara ventiler, men för den händelse man inte får tillfälle att stänga dem finns också backventiler som ska förhindra vatten att tränga in från utsidan.

Det kan inte uteslutas att dåligt fungerande backventiler har påskyndat sjunkprocessen då t.ex. Finnbirch sjönk för ett par år sedan. Dessa backventiler ska kontrolleras enligt klassens regler, men eftersom ventilerna kan vara mycket svåra att komma åt kan kontrollen vara svår att genomföra.

Ett sätt att utöva kontroll kan vara att man utifrån ansluter en plugg eller motsvarande med slanganslutning. Genom att trycksätta backventilen från utsidan kan man se om det kommer upp vatten inne på däck. Om det gör det fungerar inte backventilen som den ska.

Iu dnr 080201-06-17352

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

Paternal leave welded together family

After eight months of leave, father Fredrik and his son Axel have grown close and the family has become even more united. But combining a job at sea with the role of father to small children is no easy match.

"Lala!" Axel, 18 months old, is jumping up and down and pointing enthusiastically at the figures dancing on the screen in his favourite TV programme, the Teletubbies. But he does not watch very much television during the days. Fredrik Lundmark, by profession an officer at Älvtank, has taken paternal leave since June last year and has not had any problems finding things to do during that time.

– I thought that I would perhaps start to get really bored after a while, but that has not been the case at all. We have been to the open daycare centre or in the park almost every day. Sometimes we have been to the Katarina Seaman's Club for a snack, and a couple of other seamen have had their children with them too, says Fredrik, sitting on the sofa with his wife Johanna beside him.

By taking out compensation and parental leave at the same time, Fredrik has managed to put together a really long stay at home – something which both he and Johanna appreciate.

– It has been absolutely brilliant, she says. We have become even closer, and Fredrik and Axel have great contact with each other. We are overjoyed about having all this time together.

Fredrik agrees. For him to take time off and provide ground service while Johanna has been able to continue her career has given several positive outcomes. As well as making ties between them stronger, they have both gained a better understanding of each other's situation.

– We have really reversed our gender

roles. Fredrik has taken on the lion's share of cleaning, washing and cooking while I have been able to engage in my new job. It has made me feel less stressed, says Johanna.

New authority to govern shipping

Increased distance to the industry and quality assured inspections. These are the changes that the director general of the newly formed Swedish Transport Safety Agency wants to achieve in the maritime department. The Swedish Maritime Safety Inspectorate now belongs to the past. It is currently called the Maritime Safety Department and since 1 January is part of the newly formed inspection authority called the Swedish Transport Safety Agency. The director general of the Agency, Staffan Widlert, says that the separation of the Swedish Maritime Administration and the Swedish Maritime Safety Inspectorate was necessary.

– In principle, I believe that it is right to take out the inspection unit and make it independent. An authority should not monitor and conduct audits on itself.

Within the new authority there are inspection departments for the three other modes of transport: air, rail and road. Each mode of transport has its own department with a large degree of autonomy. The head of the maritime department is Per Nordström, previously deputy Marine Safety Manager at Swedish Maritime Safety Inspectorate.

– This will lead to a closer exchange of experience between the different modes of transport. In issues such as supervising methodology, the man-machine relationship and problems of tiredness, we can certainly help each other a great deal.

Many shortcomings behind the Finnbirch accident

Poorly secured cargo, hard weather and lack of knowledge among officers sank the Swedish RoRo ship Finnbirch, on which two seamen died, according to the report of the Swedish Accident Investigation Board. The survival suits used were also criticised. A series of faults and shortcomings caused the tragic capsizing of the Finnbirch, owned by Lindholm Shipping, on 1 November 2006. In hard winds, with gusts up to 29 m/s, high, long waves were whipped up. The officer did not know

how to sail in a following sea and pressed the ship hard at 18 knots in the high seas. He should have done exactly the opposite and slowed down instead.

– Knowledge about how to sail a ship in a following sea is generally poor. Certainly, IMO has issued guidelines for procedures but they are not particularly user-friendly and nothing which can be easily studied yourself onboard, says Ylva Bexell, who led the investigation for the Swedish Accident Investigation Board.

When the ship was in the waters between Öland and Gotland, she was a suddenly subjected to a number of very deep rolls. The cargo, including rolls of paper, timber and steel products, broke loose. Finnbirch was left lying on the sea heeled over badly with her cargo almost totally shifted.

– To have such a large displacement of cargo, it must have been poorly lashed in general, both in the load carriers and on the ship. Poorly secured cargo is a problem which we believe exists on other ships. For this reason we are recommending the Inspection Board to make a qualified examination of cargo securing manuals, to be followed up by inspections of cargo securing on deck, says Ylva Bexell.

All 14 crewmembers managed to put on their survival suits and get onto the deck. The air temperature was 1°C, and the water temperature 10°C. The survival suits were a universal model for adults between 50 and 150 kg and 150 to 190 cm. But among those in the crew who were around 160 to 170 cm tall, the suits did not fit well. The Filipino seaman who later died as a result of hypothermia had complained several times that he could not breathe easily because the suit was too high up and covered his mouth. The man pulled the zip down a little to be able to breathe more easily. When the ship sank and the crew were floating in the sea, the suit was filled with water and the man froze to death. Several of the other suits had also leaked through the hood over the face. In the inquiry, the Swedish Maritime Administration is urgently requested to take up the problem of poorly fitting survival suits in international sea safety work.

– The suits on the Finnbirch work approved in compliance with Solas, and we have no other requirements than those. But there is nothing to prevent individual shipping companies from purchasing suits with more individually adapted sizes, says Ylva Bexell.

The chief mate onboard the Finnbirch also died when he was pulled down with the ship.

Paternal leave makes for happier families

Families in which the father has taken leave with the first child have 30 % fewer divorces than others and go on to have more children. This is shown by a dissertation, "Gendering family dynamics", from 2001. In 2007 fathers took out 21 % of parental leave.

Christer Sjökvist: Vi skyddsombud drar nytta av varandras kunskap

Grand hotell i all ära, men det är till sjöss han trivs bäst. Christer Sjökvist är bartender på Silja Galaxy och deltar just nu i arbetet med att uppdatera nyinflaggningen till svensk standard.

Mycket går att förändra och förbättra. Annat är som det är. Sedan Galaxy's estniska flagg ersattes med en blågul sommaren 2008, har besättningen jobbat hårt för att anpassa inredning och rutiner efter svenska bestämmelser.

– Det sägs att det brukar ta ungefär ett år att köra in ett fartyg och vi har kommit halvvägs. Vi har åstadkommit en hel del under den här tiden och nu får vi se framtiden an med viss tillförsikt, säger Christer Sjökvist som är huvudskyddsombud ombord.

En översyn har gjorts på samtliga avdelningar vilket gett en god överblick av vad som behöver åtgärdas. Utifrån det systematiska arbetsmiljöarbetet har risker och problemområden identifierats



Christer Sjökvist

Ålder: 54

Bor: Lägenhet i Solna norr om Stockholm

Familj: Kombo med kompisen Kicki sedan 1979

Yrke: Bartender på Silja Galaxy

Bakgrund: Kockelev, servitör på hotell, krogar och ombord på Svenska Amerikalinjens Gripsholm. Bartender inom Silja Line sedan 1985. Skyddsombud sedan 1997.

Bra arbetsmiljö är viktigt därför att: Den påverkar allt vi gör. Inte minst slutresultatet, alltså hur våra passagerare upplever oss och fartyget. Men det är också viktigt därför att den som är frisk, glad och nöjd utför ett bättre arbete och har färre sjukskrivningsdagar än den som misstrivs.

och handlingsplaner upprättats. De hala köksgolven har lagts om, dubbelhytter blir enkelhytter med egna telefoner och de alltför kraftiga kylskåpsmagneterna byts ut mot mer lättöppnade lås, för att nämna något av det som är på gång.

– Det systematiska arbetsmiljöarbetet började vi med nästan direkt. Jag och befälhavaren gick runt på de olika avdelningarna och tittade på vilka risker som fanns tillsammans med personalen. Vi har också haft en ljudingenjör här som mätt bullernivåer och en ergonom. Deras synpunkter har vi också lagt in i samparmen.

Logistiken är svår att förbättra

Men inom vissa områden är det svårt att hitta bra lösningar. Framför allt gäller det logistiken, berättar Christer Sjökvist.

– Fartyget har inga containerportar så vi måste ta ombord alla varor via akterrampen. Sedan ska vi hinna köra upp grejerna till avdelningarna innan avgång och det är enormt stressigt eftersom vi bara ligger till kaj en timme.

Christer Sjökvist hör till dem som tidigare jobbade på Galaxy's företrädare på linjen Stockholm Åbo, Silja Festival. Då var de mellan 12 och 15 skyddsombud. Nu hoppas han att de snart ska vara 20 stycken eftersom Galaxy har en betydligt större besättning. Att rekrytera nya arbetsmiljöentusiaster tror han inte blir något större problem.

– När allt rullar som på oljade hjul är det svårt att hitta nya skyddsombud. Men när det händer saker, som nu när vi bytt fartyg och allt inte är som det brukar vara, då är det mycket lättare.

På ett fartyg av Galaxy's storlek, med plats för 2800 passagerare, går det som huvudskyddsombud inte att ha detaljkunskap om förhållandena på varje avdelning.

Christer Sjökvist är mer av en samordnare och har regelbunden kommunikation med de andra skyddsombuden. Någon konkurrens mellan avdelningarna upplever han inte, snarare att man drar nytta av varandras kunskaper.

– Vi har exempelvis en lokalvårdare som brinner för det här med kemikalier och farliga ämnen, och hon har varit runt på alla avdelningar och pratat om detta. Jag brukar uppmuntra skyddsombuden



FOTO: PÅR-HENRIK SJÖSTRÖM
Silja Galaxy.

att så snart som möjligt gå arbetsmiljöutbildningarna och att hitta en egen nisch, säger han.

Stökiga passagerare ger problem

Christer Sjökvist jobbar i den övre baren i nattklubben som sträcker sig över två däck. För cateringpersonalen är buller och stress två stora problemen, men det kan även passagerarna vara.

– En del av de yngre ställer verkligen till det och skapar en dålig psykosocial arbetsmiljö för oss alla. Det är farligt att generalisera, men många 18- till 20-åringar betar sig illa. Antingen är de bara hänsynslösa och stökiga eller också är det någon ny typ av drog som gör dem aggressiva. Många gånger är de hotfulla också och vi håller på att diskutera vad vi ska göra åt det.

Men under Christer Sjökvists dryga 30 år till sjöss har arbetsmiljön förbättrats avsevärt. Då han som 19-åring mönstrade på Svenska Amerikalinjens Gripsholm var det en betydligt tuffare tillvaro än på dagens fartyg.

– Det var en fruktansvärd pennalism ombord. Man var exempelvis tvungen att bevaka sitt bordssilver, vilket ingen hade berättat för mig när jag började. Så när jag försvann ut i disken en stund så var hälften av grejerna borta när jag kom tillbaka, det hade kollegorna stulit. Men jag lärde mig vad som gällde och jobbade kvar där till och från under ett par år.

Efter att ha serverat välbärgade dollartistiker gick han iland och under nästan tio år arbetade han på några av Stockholms mest namnkunniga krogar, som Grand hotell, Sheraton och Dalarö Skans. Men han saknade livet till sjöss och sedan mitten av 1980-talet har han varit anställd inom Silja Line.

– Att jobba till sjöss är en livsstil som passar mig. Det är nog rotlösheten i mig som gör att jag trivs ombord, säger han.

Linda Sundgren



Vid ett lutningsprov som utfördes av Finnlines 2007 gled lasten av rolltrailern vid en lutning på cirka 45 grader. Bild ur Haverikommissionens rapport.

Kritik mot passformen på överlevnadsdräkter

Dåligt säkrad last, hårt väder och bristande kunskap hos befälmen sänkte det svenska roro-fartyget Finnbirch då två sjömän omkom, enligt Haverikommissionens rapport. Även överlevnadsdräkterna får kritik.

En serie fel och brister låg bakom den tragiska olycka som drabbade Lindholm Shippings fartyg Finnbirch den första november 2006. I den hårda vinden med upp till 29 sekundmeter i byarna bildades höga, långa vågor. Befälhavaren kände inte till hur man kör i följande sjö och pressade fram fartyget i 18 knop i den grova sjön. Egentligen borde han ha gjort precis tvärt om och saktat ner istället.

– Kunskapen om hur man kör båt i följande sjö är dålig över lag. IMO har visserligen gett ut riktlinjer om det, men de är inte särskilt användarvänliga och ingenting som man enkelt kan läsa sig till själv ombord, säger Ylva Bexell som ledde Haverikommissionens utredning.

Dålig lastsäkring

Då fartyget befann sig i farvattnen mellan Öland och Gotland gjorde hon plötsligt några mycket kraftiga rullningar. Lasten med bland annat pappersrullar, trävirke och stålprodukter slet sig. Finnbirch blev liggandes i sjön med svår slagsida och en i det närmaste total lastförskjutning.

– För att få en sådan här stor förskjutning måste lasten generellt ha varit undersäkrad, både i lastbärarna och på fartyget. Dålig lastsäkring är ett problem

som vi tror finns även på andra fartyg. Därför rekommenderar vi inspektionen att göra kvalificerade granskningar av lastsäkringsmanualer och sedan följa upp dem med kontroller av lastsäkringen på däck, säger Ylva Bexell.

Samtliga 14 i besättningen fick på sig överlevnadsdräkter och tog sig ut på däck. Luften höll en plusgrad och vattnet tio. Överlevnadsdräkterna var av universalmodell för vuxna mellan 50 och 150 kilo och 150 till 190 centimeter.

Kunde inte andas i skyddsdräkten

Men bland dem i besättningen som var runt 1,60 till 1,70 meter satt de illa. Den filippinske matros som omkom på grund av nedkylning klagade flera gånger på att han hade svårt att andas eftersom dräkten hamnade för långt upp och täckte munnen. Mannen drog ner dragkedjan en bit för att kunna andas bättre. När fartyget sjönk och besättningen hamnade i havet vattenfylldes dräkten och mannen frös ihjäl. Även flera av de andras dräkter hade läckt genom luvan vid ansiktet.

I haverirapporten uppmanas Sjöfartsverket att lyfta problemet med räddningsdräkternas dåliga passform i det internationella sjösäkerhetsarbetet.

– Dräkterna på Finnbirch var godkända enligt Solas och vi ställer inga andra krav än dem. Men det finns ju inget som hindrar enskilda rederier att köpa in dräkter med mer individuellt anpassade storlekar, säger Ylva Bexell.

Också Finnbirch överstyrman omkom då han drogs med fartyget ner i havet.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Coral Seas styrman avliden

Den kroatiska överstyrman som sommaren 2007 häktades tillsammans med befälhavaren på Coral Sea har avlidit. De båda befälmen greps av grekisk polis efter att man funnit stora mängder kokain i en container ombord. Överstyrman släpptes ett år senare, men var då så illa medtagen att han fick stanna på sjukhus. Han avled den 23 januari.

Allt fler röster höjs mot den ökande kriminaliseringen av sjömän, både i Sverige och internationellt, men hittills syns inga tecken på förändring.

Föreskrifter får nytt namn

Vid årsskiftet flyttade Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket och blev Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning. Framöver kommer de nya arbetsmiljöföreskrifter som ges ut att heta TSFS (Transportstyrelsens föreskrifter). De äldre föreskrifterna behåller dock namnet sjöfsar.

San fräschar upp sin hemsida

Sans hemsida håller på att omarbetas. Den nya versionen kommer att bli mer lättöverskådlig än den gamla, förses med sökfunktion och bjuda på mer läsning i aktuella arbetsmiljöfrågor. Uppdateringen planeras bli klar under våren. Mer information kommer i San-nytt 2/09.



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