



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

3/08

TEMA: SYSTEMATISKT ARBETSMILJÖARBETE

Säkrare arbetsmiljö ombord med enkelt sam-arbete	1	Sjöfartsinspektionen informerar	5
Passagerartrafiken långt framme – trögt för mindre fartyg	3	English summary	6
God arbetsmiljö kräver ständig uppdatering	3	Profilen: Christer Nordling delar ut pengar för goda arbetsmiljöidéer	7
Redaktionen har ordet	4	SAN-konferens 2008	8
SAN tipsar	4	I korthet	8
Utblick	4		

Säkrare arbetsmiljö ombord med enkelt sam-arbete

På Stena Nautica är det systematiska arbetsmiljöarbetet (sam) i full gång. Ett stort antal riskbedömningar har gjorts och flera brister är redan åtgärdade.

– Det här är inga som helst problem när man väl kommer igång, säger befälhavare Jan Hellroth.

En regntung himmel vilar över hamnen i Grenå. Skummande vågor slår in över den långa, öde strandremsan en bit bort och passagerarna är relativt få. Ett 20-tal av färjans befäl och arbetsledare har haft utbildning i systematiskt arbetsmiljöarbete under överresan från Varberg men har nu paus för ankomst och lunch. För flera i besättningen är kursen mest repetition. Sedan förra hösten arbetar man aktivt med sam och man har börjat förstå principerna och fått insikt i regelverket.

En som har goda kunskaper i arbetsmiljölagen är Lennart Andersson (bilden), bås och huvudskyddsombud. Han leder samarbetet bland däckspersonalen och de har genomfört en till två riskbedömningar i veckan.



– Vi pratar om de risker som ett arbete medför och vad man kan göra för att minska dem. Sedan skriver vi ner slutsatserna. Vi började med de vanligaste arbetsmomenten, sådant vi gör dagligen eller flera gånger i veckan.



Stena Nautica, vars besättning hann före rederiet med sam.

Riskerna bedöms enligt ett siffer- och färgkods-schema som en teknisk chef inom rederiet har utvecklat. Grönt kräver ingen åtgärd, gult betyder åtgärd senare medan det som hamnar i det röda fältet måste hanteras omgående. Alla relevanta synpunkter och slutsatser dokumenteras.

– Färgkoderna gör resultaten tydliga och är ett ganska bra system att jobba efter. Ibland kan allvarliga risker avhjälpas relativt enkelt.

Några timmars arbete

Lennart Andersson reser sig ur den mörkgrå skinnsoffan som är placerad på styrbords bryggvinge och går fram till ven-

tilerna. Han pekar ner på backen där två matroser håller på att förtöja.

– Ser du den där svarta järnbygeln som sitter över spelet? Den gör att vajern inte kan hoppa över och hamna fel. Det är en sådan sak som vi noterade under en riskbedömning och sedan åtgärdade. Den tog inte mer än några timmar att svetsa ihop.

– Så ska vi bygga upp en skärmvägg vid spelen där borta för att skydda folk från att skadas om en vajer skulle gå av, fortsätter han. En tross skulle lätt kunna slå av benen på den som står i vägen.

Att ett område är riskbedömt och dokumenterat betyder inte nödvändigtvis att

"För oss äldre är det här inga nyheter, men de nyanställda kommer att ha stor nytta av den här informationen."



Chieften Ronny Larsson, till höger, och 2:e fartygsingenjör Arne Sjöstedt, till vänster, visar det färgkods-schema som de gör sina riskbedömningar efter.

det är avslutat. Ibland dyker ny information upp som kräver förändring och uppdatering. Det kunde Lennart Andersson konstatera så sent som under morgonens skyddskommittémöte. Då diskuterades problemet med att nattarbetande personal ibland störs då däckspersonalen startar nålpistolerna på förmiddagen.

– Att någon skulle bli väckt när vi knackar rost hade jag inte tänkt på, men det är något vi får lägga till i riskbedömningen. Det svåra med riskbedömningar är att få med alla tänkbara aspekter och vinklar på ett problem, konstaterar han.

Får bättre gehör efter lagändring

Lennart Andersson har arbetat inom Stena Line i 20 år och har länge varit engagerad i arbetsmiljöfrågor. Han märker stor skillnad sedan arbetsmiljölagen trädde i kraft till sjöss 2003.

– Nu när rederierna är tvungna att rätta sig efter lagar och regler har det blivit mycket bättre och man får gehör för arbetsmiljöfrågor på ett helt annat sätt. Det märks också ett större intresse för arbetsmiljön här ombord.

Även maskinavdelningen har kommit långt med riskbedömningarna. Ronny Larsson är teknisk chef. Han kliver fram till datorn i kontrollrummet och klickar upp dokumenten med riskbedömningar. Totalt 49 avklarade områden, räknar han till.

– När vi började hade vi fem sex områden i veckan som vi riskbedömde, men nu har det lugnat ner sig lite. I maskin finns oändligt många risker och det är inte rimligt att vi ska bedöma precis allt, säger han.

Ronny Larsson berättar att de i maskin började med att dokumentera de mest uppenbara riskerna. Diskussionerna visade att de flesta redan var väl medvetna om farorna i arbetet, men han tycker ändå att dokumentationen fyller en viktig funktion.

– För oss äldre är det här inga nyheter, men de nyanställda kommer att ha stor nytta av den här informationen, säger han.

Under återresan fortsätter sam-kursen och den avslutas först ett par timmar före ankomst i Varberg. Då får många bråttom tillbaka för att jobba undan de ordinarie arbetsuppgifterna.

Jan-Erik Erixon sätter sig framför datorn på sitt kontor på passagerardäck. Han började sin tjänst som assisterande servicechef inom butik, restaurang och hotell för ett drygt halvår sedan och har ännu inte fått någon systematik i arbetsmiljöarbetet.

– Jag har aldrig jobbat med det här förut, det är helt nytt för mig. Jag har tjuvkikat lite på hur driften har gjort men inte riktigt kommit igång. Men utbildningen i dag var suverän och nu förstår jag mycket bättre vad jag ska göra.

Några goda skäl för sam

Det finns många skäl till att bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete ombord. Här är några som Arbetsmiljöverket lyfter fram:

- Sam leder till att risker i arbetet upptäcks och åtgärdas i tid.
- Sam kan förebygga att arbetstagare drabbas av olycksfall, sjukdom, stress eller andra negativa följder av sitt arbete.
- Sam ger goda arbetsförhållanden vilket kan minska sjukskrivningarna.
- Sam ökar trivsel och engagemang i arbetet.
- Sam minskar driftstörningar och kvalitetsförsämringar.
- Sam leder till större ordning och reda i hela företaget och ger ökat flyt i verksamheten.
- Sam bidrar till en bra ekonomi i företaget.
- Sam ger gott anseende och företaget kan lättare behålla och rekrytera personal.

"Vi prioriterar säkerhet här ombord och arbetsmiljö handlar i allra högsta grad om säkerhet."

Han säger att det största hindret för honom har varit tidsbrist. Som ny på tjänsten har annat fått gå före.

– Dygnet har ju bara tjugofyra timmar och det har varit svårt att få tiden att räcka till. Men nu ska jag prioritera det här.

Engagerade skyddsombud

Befälhavare Jan Hellroth slår sig ner med en kopp kaffe i befälsmässen efter middagen. Han är nöjd med besättningens insatser och tycker att det blivit mer struktur på arbetsmiljöområdet sedan sam infördes.

– Vi har alltid pratat om risker men aldrig skrivit ner dem tidigare, konstaterar han.

Stena Line tillhör de rederier som kommit längst med införandet av sam på sina fartyg och de satsar en hel del på att förbättra förhållandena ombord. Men på Nautica inväntade man inte landorganisationens riktlinjer utan påbörjade arbetet på egen hand.

– På Sjöfartsverket sa de att vi kunde sätta igång själva. Vi hade en utbildningsdag och sedan började vi och det gick förvånansvärt lätt. Att arbetet går så lätt beror till stor del på att våra skyddsombud är så engagerade. Vi prioriterar säkerhet här ombord och arbetsmiljö handlar i allra högsta grad om säkerhet, säger Jan Hellroth.

Linda Sundgren

”Det finns väl egentligen ingen som har något emot att få bättre arbetsmiljö och färre olyckor och mindre skador. Men pappersarbetet gör att det tar emot för många.”

Passagerartrafiken långt framme – trögt för mindre fartyg

Kvalitén varierar och arbetet är olika långt framskridet. Men fem år efter att arbetsmiljölagen gick till sjöss är de flesta igång med systematiskt arbetsmiljöarbete, sam.

I tåten ligger resursstarka rederier med stora landorganisationer. De flesta inom färjetrafiken, på tankfartyg och större lastfartyg är redan klara med riskbedömningar och handlingsplaner. Sam har blivit en del av säkerhetsarbetet och fungerar relativt väl.

– Jag ska inte säga att vi är i mål än och kvalitén på systemen är mer eller mindre bra. Men alla Solas-fartyg har infört sam, säger Jan Borgman, överinspektör vid Sjöfartsinspektionen i Göteborg.

Flera införlivar sam i ISM

För de rederier som följer ISM-koden känns det systematiska arbetsmiljöarbetet igen. Riskbedömningar och avvikelser hanteras på likartat sätt och flera har också valt att införliva sam i ISM-systemet.

– För vår del spelar det ingen roll om man slår ihop systemen eller gör en separat sam-pärm. Men med tanke på hur mycket arbete många redan lagt ner på ISM-systemet är det synd att inte utnyttja det, säger Gunnar Zahlée, överinspektör vid Sjöfartsinspektionen i Malmö.

Den del av flottan som kommit längst med det systematiska arbetsmiljöarbetet är passagerartrafiken. De har inte bara stora landorganisationer till sin hjälp utan drar också fördel av att ha fartygen relativt lättillgängliga.



Jan Borgman, överinspektör vid Sjöfartsinspektionen i Göteborg.

– Passagerarfärjorna är top of the art. Men de har också ett stort tryck på sig från passagerarna som kräver en hög säkerhetsnivå, säger Jan Borgman.

Lastrederier och fiskeflottan efter

Lite sämre ställt är det hos mindre lastrederier och inom fiskeflottan. Där återstår en hel del insatser.

– På vissa mindre fartyg ser man inte riktigt nyttan av ett sådant här system. På dem går det trögt, säger Gunnar Zahlée.

En vanlig föreställning bland dem som ännu inte startat upp sam är att det skulle vara krångligt och svårt. Men Gunnar Zahlée hävdar att det inte alls är särskilt komplicerat.

– Jag brukar säga att gör som ni alltid har gjort, men nu ska ni skriva ner det också.

En och annan räds det pappersarbete som sam onekligen medför, något som Jan Borgman har viss förståelse för.

– Det finns väl egentligen ingen som har något emot att få bättre arbetsmiljö och färre olyckor och mindre skador. Men pappersarbetet gör att det tar emot för många. De drunknar redan i papper och så kommer det ytterligare en grej.

Att sam, när det fungerar fullt ut, kommer att förbättra arbetsmiljön tror man dock både i Malmö och i Göteborg.

– Jag tror att det här kommer att göra folk mer uppmärksamma på sitt arbete och kanske bli lite mer försiktiga. Men framför allt är det bra för nya gubbar som enkelt kan få en överblick av arbetet ombord, säger Gunnar Zahlée.

Linda Sundgren

Vanliga brister

Jörgen Hansson arbetar vid Sjöfartsinspektionen i Malmö med ansvar för arbetsmiljön ombord. Här är de vanligaste bristerna i sam som han ser när han besöker fartyg:

- Produktblad för kemikalier saknas.
- Man noterar inte när en risk ska vara åtgärdad eller vem som ansvarar för att det blir gjort.
- Byssan glöms bort. Många gånger är arbetsmiljön i maskin och på däck noga inventerad medan man missat köket.
- Riskbedömningar är alltför detaljerade.

God arbetsmiljö kräver ständig uppdatering



Riskbedömd arbetsuppgift? Foto: Jörgen Språng, Nordiska fototävlingen för sjöfolk

Riskbedömningar är gjorda, handlingsplaner upprättade och brister åtgärdade. Då kan man väl luta sig tillbaka och ställa sam-pärmen på hyllan, eller?

– Nej, så fungerar det inte. Arbetsmiljöarbetet måste hela tiden uppdateras och när det görs förändringar ombord kan det bli aktuellt med nya riskbedömningar. Sam ska vara en del av vardagen, säger Mikael H Andersson, arbetsmiljöhandläggare vid Sjöfartsverket.

Ett redan införlivat sam kan hållas levande med flera olika insatser. Check-listor, tillbudsrapportering och medarbetarsamtal är metoder för att hämta in synpunkter från personalen. Och vid skyddskommittémöten bör sam finnas med som en permanent punkt.

– Man får heller inte glömma bort att informera nyanställda om arbetsmiljöarbetet ombord, säger Mikael H Andersson.

Linda Sundgren

Arbetsmiljön överlag bra men en hel del återstår

På ungefär 60 procent av de fartyg, nya som gamla, som jag besökte under 2007 och första halvan 2008 handtvättade man maskindelar med diesel i maskin. Även bränsleventiler provtrycktes med diesel. På många fartyg saknades dessutom utsugsventilation på dessa arbetsplatser. Detta trots att vi nu är inne i 2008 och att det sedan många år finns tvättmaskiner för motordetaljer typ Vivek och även arbetsmiljöriktiga provtryckningsvätskor från till exempel Unitor.

Jag har under åren också oroat mig för den dåliga arbetsmiljön i färjetrafiken, och då tänker jag mest på cateringpersonalen. På de flesta färjor jag besökt använder man sig av storpack när det gäller vin, mjölk, läsk, mjöl med mera och en förpackning brukar rymma 20 liter eller mer.

Problemet är att det ofta är kvinnor som skall lyfta dessa förpackningar ombord och i en färja är ofta arbets-

stationen tillverkad efter fartygsbygget. Det gör att den allt för ofta är placerad på ett oergonomiskt ställe. Detta leder i sin tur till att de som arbetar på dessa arbetsplatser riskerar att få problem med nacke och axlar med långa sjukskrivningar som följd.

Fallskydd är något som också ofta glöms bort vid byggnation av fartyg liksom bra arbetsställningar. I nya fartyg ser det ibland ut som det gjorde på 1800-talet (träställning) och jag har hittat otaliga midjebälten i fartygen trots att de förbjöds för ett flertal år sedan.

Nej, arbetsmiljön i fartyg lämnar mycket att önska, men som jag brukar säga; varje steg framåt är ju inte ett bakåt i alla fall.



Karl-Arne Johansson,
Seko Sjöfolk

SAN bildar nätverk för arbetsmiljö

Arbetsmiljö är ett område i ständig förändring. Med ojämna mellanrum kommer nya bestämmelser och rekommendationer som kräver engagemang och kunskap för att hantera på ett tillfredsställande sätt.

Vi i SAN tror att det finns ett behov av att få diskutera de här frågorna med kollegor i andra rederier och därför har vi beslutat att bilda ett nätverk för anställda på rederikontoren. Drygt 30 personer är redan anmälda och en första träff arrangeras under senhösten 2008.

Vill du också vara med? I så fall kan du mejla till Eva Ohlsson på eva.ohlsson@transportgruppen.se. Ange namn, funktion, rederi, mejladress och telefonnummer.

"När vi backar in trailers står vi aldrig bakom dem längre. Vi står alltid vid sidan av och har ögonkontakt med föraren."

Så svarade båsen Lennart Andersson på Stena Nautica på frågan om de ändrat några rutiner sedan de började jobba med systematiskt arbetsmiljöarbete.

Svårt ställa krav på inflaggade fartyg

Innan Sjöfartsverket kan säga ja till en inflaggning måste arbetsmiljön ombord kontrolleras. Fartyget har visserligen redan godkänts av en annan administration, men för att få segla under blågul flagg måste det klara de svenska kraven som många gånger är tuffare än andra nationers regelverk.

Tomas Åström arbetar på myndigheten med att granska inflaggningar och nybyggen. Han säger att det överlag är en relativt god arbetsmiljöstandard på utländska fartyg.

– Svenska redare flaggar oftast in sina egna fartyg som seglat under utländsk flagg och på dem brukar arbetsmiljön vara ganska bra. Men kommer det fartyg från länder utanför Europa är det många gånger lite sämre ställt.

En konstruktion som myndigheten ofta slår ner på är lejdare. Ibland är de för branta. Ibland håller stegbredd eller stegavstånd inte svensk standard. Samtidigt är det en brist som är nästintill omöjlig att åtgärda.

– Vi kan inte begära att de ska trola med knäna och ändra lutningen på lejdare, bredda gångar eller öka takhöjden. I sådana fall kan det vara aktuellt att ge dispens, säger Mikael H Andersson, arbetsmiljöhandläggare vid Sjöfartsverket.

Även nybyggen uppvisar ibland brister i arbetsmiljön. Då är myndigheten strängare i sin granskning och möjligheten att få dispens är betydligt mindre.

– Bygger man nytt har man alla möjligheter att få allting rätt från början. Vi får ritningar ett år innan byggnationen

"Vi kan inte begära att de ska trola med knäna och ändra lutningen på lejdare, bredda gångar eller öka takhöjden."

påbörjas och kan i god tid upptäcka och påpeka brister, säger Tomas Åström.

Han berättar att det är ganska stor skillnad på arbetsmiljöns kvalitet beroende på var i världen fartyget är byggt, och byggen från Europa är generellt sett bättre än byggen från Asien.

– Varv som inte lever upp till svensk standard blir inte glada när de måste lägga om produktionen för vår skull. Men egentligen är redaren den riktigt heta spelaren här. Det är han som gör beställningen och ställer krav på varven.

Linda Sundgren

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.

Farlig start av inertgas-generator

Överstyrman skulle starta en inertgas-generator i samband med förberedelser för ankomst. Generatorrummet var placerat i närheten av inredningen där en del av besättningen sov. För att undvika att väcka någon stängde överstyrman dörren. Han hade emellertid glömt att öppna ventilationsluckan och han förstod att det uppstod vakuum när han började få ont i öronen. Han stoppade då generatortorn samtidigt som han började få svårt att andas.

När han försökte ta sig ut gick inte dörren att öppna på grund av undertrycket och han fick ringa till bryggan för att få hjälp. Efter tillbudet installerades en brytare som förhindrar att generatortorn starta när ventilationsluckan är stängd.

Brand i maskin

Då ett mindre passagerarfartyg skulle lägga till vid en brygga stoppade huvudmaskinen. Genom att styra mot stranden bredvid bryggan blev grundstötningen dock inte så hård. Fartyget gled upp på stranden och sedan ned i vattnet igen utan några egentliga skador. Därefter upptäcktes att det brann i maskinrummet. Efter larm till Sjöräddningen kunde branden släckas.

Senare konstaterades att branden enbart hade omfattat luftfiltren och att maskinen i övrigt fungerade som den skulle. Vidare undersökning visar att motorn möjligen stoppat då det slogs back eftersom framåtkraften fortfarande varit hög. Farten har då fått maskinen att gå runt och arbeta mot stängda ventiler och den heta, komprimerade luften har kunnat tränga ut i luftfiltren, som förmodligen varit förorenade av olja. Därmed har branden kunnat uppstå.

Händelsen visar att det kan finnas anledning att se över standarden på luftfiltren. Ett antal händelser av liknande karaktär visar också att det kan finnas skäl att undvika häftiga maskinmanövrar i höga farter.

Iu dnr 080201-08-21176

Containerfartyg sprack

Ett stort containerfartyg var på väg västerut i Engelska kanalen i storm. Farten reducerades inte då fartyget bedömdes att tåla sjön. Strax efter att fartyget mött ett flertal större sjöar hördes ett våldsamt knakande ljud. Flera länslarm i maskinrummet gick. Vakthavande ingenjör fann att huvudkylvattenröret från sjövattpumpen gått rakt av och att vatten flödade in. Denne stängde anslutande ventiler och fick stopp på flödet. På väg tillbaka till kontrollrummet tycktes tanktoppen för om huvudmaskinen öppna sig och "en vägg av oljigt vatten" sköljde upp. Ingenjören återvände hastigt till kontrollrummet. Tekniska chefen kom ner och upptäckte vad som tycktes vara sprickor i tanktoppen. Han uppfattade också en stor spricka på styrbordssidan, nära sjökistan. Maskinrummet evakuerades.

Från bryggan såg befälhavaren att fartygssidan buktade ut under bryggvingarna och att det fanns sprickor i skrovet på båda sidor under vattenlinjen. Man beslöt att överge fartyget.

Alla kom utan problem ner med babords täckta livbåt. Besättningen om 26 personer var iklädda överlevnadsdräkter och hade med dricksvatten i flaskor. Fånglinan gick inte att lossa eftersom det var så trångt och den fick skäras av från utsidan med en kniv som chiefen hade med sig.

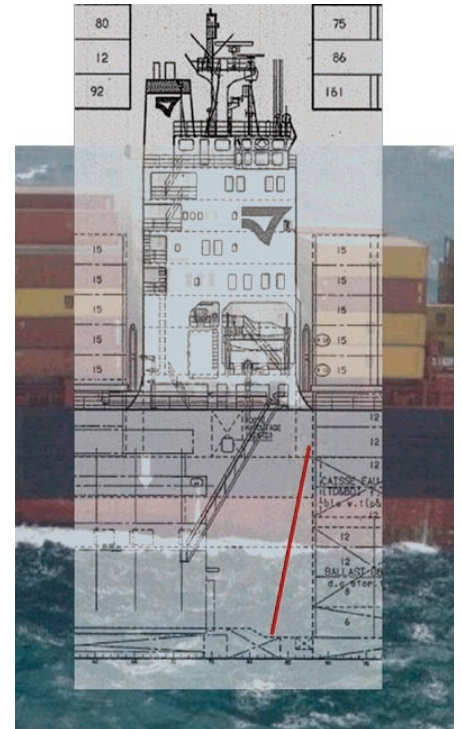
Trots att livbåten skulle rymma 32 personer var det väldigt trångt, varmt och obehagligt för de 26 ombord. Överlevnadsdräkterna var klumpiga och de fastsydda handskarna gjorde det mycket svårt att använda händerna. Dessutom blev samtliga sjösjuka. Till slut skars handskarna av. Därefter kunde man använda händerna lättare och dricka av det medhavda vattnet. Efter en halvtimme räddades besättningen med helikoptrar. Fartyget sattes på grund och klövs slutligen i två delar.

Ett antal faktorer ledde till att fartyget sprack. Några av dem beskrivs kortfattat här.

- Skrovet var inte tillräckligt starkt i höjd med maskinrummet.
- Då fartyget byggdes fanns inte tillräckliga regler för delar av skrovet.
- Säkerhetsmarginalen mellan lastkapacitet och fartygets styrka var inte tillräckligt stor.
- Fartygets fart reducerades inte tillräckligt i det förhållandevis hårda vädret.



På skrovets babordssida, rakt under bryggvingen, syns tydligt en spricka. Foto: Marine Nationale.



Det röda strecket visar var sprickan uppstod. Bild: MAIB

Undersökningar av ett mycket stort antal liknande fartyg visade att minst ett tjugotal hade liknande brister som fordrade åtgärd. Utredningen kritiserar också tempot i samband med lasthantering, bristen på korrekta uppgifter om containrarnas innehåll och vikt. Inte ens placeringen av containrarna stämde överens med lastplanen.

MAIB 9/2008

Från Insjö

Sjöfartsinspektionens Utredningsenhet påminner om att filmen "Tack vare den mänskliga faktorn" finns tillgänglig för den som önskar information eller motivation att öka inrapportering av händelser till mån för säkerhet och arbetsmiljö. Filmen finns nu även på engelska. Den är 15 minuter lång och kan kostnadsfritt beställas från Utredningsenheten på telefon 011-19 10 00.

Insjö 2131

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

Theme: Systematic work environment activities (SWE)

Ferry traffic best at SWE activities

The quality varies and the work has reached different levels, but five years after the work environment law was passed most crews have started their systematic work environment (SWE) activities.

Shipping companies with large resources and onshore ship management are in the lead. Risk assessments have been made and action plans drawn up for ferry traffic, tanker ships and other large vessels. SWE has become an integrated part of safety work and functions relatively well.

– I wouldn't say that we have achieved our goal yet, and the quality of systems varies. But all Solas ships have implemented SWE, says Jan Borgman, chief inspector at the Maritime Safety Inspectorate in Göteborg.

Those shipping companies that already follow the ISM code recognise the systematic work environment activities. Risk assessments and deviations are listed in similar ways in both systems, and many have also chosen to incorporate SWE in the ISM system.

– For us it makes no difference if the systems are merged or if there is a separate SWE file. But considering how much work many people have already done with the ISM system, it is a shame not to use it, says Gunnar Zahlée, chief inspector at the Maritime Safety Inspectorate in Malmö.

The part of the fleet that has made greatest headway with SWE activities is passenger vessels. They not only have large onshore organisations to help them, but also the advantage of having their ships relatively accessible.

– Passenger ferries are state of the art. They also have great pressure from their passengers, who demand a high level of safety, says Jan Borgman.

Things are a little worse at smaller freight shipping companies and in fishing fleets. A lot of measures remain to be taken in these categories.

– On some smaller ships personnel do not really see the benefits of this type of system. Things are moving slowly there, admits Gunnar Zahlée.

Reasons for SWE

There are many reasons for having systematic work environment activities onboard. Here are some that the Swedish Work Environment Authority emphasises:

- SWE results in risks at work being detected and remedied in time.
- SWE prevents employees being affected by accidents, illness, stress or other negative consequences of work.
- SWE ensures good conditions at work, which may reduce absence.
- SWE improves well-being and engagement in work.
- SWE reduces disruptions and drops in quality.
- SWE results in better order in the whole company and smoothes operations.
- SWE contributes to good finances in the company.
- SWE gives a good impression and the company can more easily retain and recruit personnel.

Good work environment requires constant updating

Risk assessments have been made, action plans drawn up and any shortcomings rectified. Then it is time to relax and put the SWE file on the shelf, surely?

– No, that is not the way things work. Work environment activities must be constantly updated and when changes are made onboard it may be relevant to carry out new risk assessments. SWE activities must become part of daily routines, explains Mikael H Andersson, work environment officer at the Swedish Maritime Administration.

An SWE system that has already been incorporated can be kept up to date through different measures. Checklists, reporting of near accidents and interviews with employees are methods of obtaining viewpoints from personnel. SWE should be a permanent item in safety committee meetings.

– It should not be forgotten to inform new employees about SWE, says Mikael H Andersson.

Flagging and newly built ships

Before the Swedish Maritime Administration can approve re-flagging, the work environment onboard must be check-

“We cannot demand that they wave a magic wand and change the angle of ladders.”

ed. The ship has already been approved by another administration, but to sail under the blue and yellow flag of Sweden it must fulfil Swedish demands, which in many cases are stricter than other countries' rules and regulations. Tomas Åström works with inspections for flagging and newly built ships at the Swedish Maritime Administration. He says that in general there is a relatively good work environment standard on foreign ships.

– Swedish shipping companies often re-flag their own ships that have previously sailed under a foreign flag, and the work environment is usually rather good on these ships. But if the ships come from countries outside Europe the situation is a little worse in many cases.

One piece of design that the authority often comes down on is ladders. Sometimes they are too steep. Sometimes the width of the rungs or the distance between rungs does not comply with Swedish standards. At the same time this type of deficiency is almost impossible to rectify.

– We cannot demand that they wave a magic wand and change the angle of ladders, widen gangways or increase the height of ceilings. In cases such as this it may be possible to allow dispensation, says Mikael H Andersson, work environment official at the Swedish Maritime Administration.

Even newly built ships may have deficiencies in the work environment, but the authority is stricter in its inspections for new ships and the chances of obtaining dispensation are far smaller.

– If a company is building a new ship it should be able to get everything right from the start. We receive drawings one year before construction starts and we can discover and point out any shortcomings in good time, says Tomas Åström.

He explains that there is quite a large difference in the quality of the work environment, depending on where the ship is built. Europe, for example, is ahead of Asia in this respect.

– Shipyards that do not come up to our standards are not happy when they have to adapt their production for our sake. But in reality it is the shipping company that is the decisive factor since it places the order and puts demands on the shipyard.

Christer Nordling delar ut pengar för goda arbetsmiljöidéer

"När du både bor och jobbar ombord gör du hela tiden förbättringar och ändrar sådant som inte fungerar som du vill. Där kan vi hjälpa till."

Arbetsmiljöarbete kan ibland vara både tungt och motigt. Men inte om man heter Christer Nordling. Som kanslichef för Stiftelsen Stockholms Sjömanshus möts han av idel glada minner.

– Det här är ett jättekul jobb och jag är väldigt tacksam över att ha fått det. Jag vill också påstå att vi gör väldigt mycket nytta, inte minst för att förbättra arbetsmiljön för våra sjömän.

Christer Nordling har den tacksamma uppgiften att företräda en stiftelse som varje år skjuter till stora summor pengar till sjöfarten för att förbättra arbetsmiljö



Christer Nordling

Ålder: 64

Bor: Stocksund norr om Stockholm
Bakgrund: Sjöofficer i marinen. Mellan 1998 och 2005 ledde han arbetet med att bygga upp Försvarsmaktens sjösäkerhetsorganisation. Mellan 2000 och 2005 var han även försvarsattaché i Köpenhamn.

Nuvarande uppdrag: Chef för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus kansli i Stockholm sedan 2006.

Bra arbetsmiljö är viktigt därför att: Våra sjömän ska hålla sig friska och må bra så att de orkar fortsätta att arbeta till sjöss hela yrkeslivet. Arbetsmiljön är också viktig för att rederierna ska kunna behålla sin personal framöver och för att kunna nyrekrytera.

och säkerhet. Och han är nöjd med det faktum att mer uppmärksamhet nu riktas mot förhållandena i maskin- och kontrollrum. Inte minst tack vare att stiftelsen bekostar en doktorandtjänst på Chalmers inom just det området.

– När man bygger fartyg får maskin- och kontrollrum stå tillbaka för lastlådan. Det kan man kanske förstå, men det håller inte i längden. Vill redarna behålla sin personal och kunna rekrytera framöver måste de tänka om.

Andra områden där kanslichefen tror att det finns mycket att göra för att lyfta arbetsmiljön är inom hotell- och restaurangavdelningarna. Stiftelsen har vänt sig direkt till intendenturen och uppmanat dem att nominera innovativa förslag till den årliga belöningsutdelningen, men gensvaret har varit svalt.

– De ger sig inte till känna. Kanske för att de är lite avskilda från den övriga besättningen. Men jag hoppas att de kommer att bli mer aktiva för jag är övertygad om att de har många bra idéer.

Från gråflottan

Inredningen i Sjömanshusstiftelsens lokaler vid Slussen i Stockholm vittnar om en lång sjöfartshistoria. Christer Nordling själv har dock bara varit här i två år efter en karriär inom marinen. Men klivet från gråflottan till den civila sjöfarten var inte särskilt stort, försäkras han. De sista sju åren inom Försvarsmakten ledde han arbetet med att bygga upp det militära sjösäkerhetssystemet, med bland annat införandet av ISM-koden, och hade då täta kontakter med Sjöfartsverket.

– Jag arbetade med arbetsmiljö och säkerhet i marinen. Man kan säga att jag var Johan Franson i militära kläder. Och arbetsmiljölagen har gällt marinens fartyg betydligt längre än handelsflottans så jag är van att arbeta med den.

Stor potential bland personalen

När det kommer till att förbättra arbetsmiljön ser han en stor potential bland de ombordanställda. Han är övertygad om att de har mycket kunskap om hur man kan förbättra livet till sjöss.



Tiger Claw är Christer Nordlings personliga favorit bland de bidrag som premierades vid vårens belöningsdag. Det är ett spärrjärn, avsett att installeras i avloppsledningen från toalettstolar för att förhindra stopp. Torkel Skarsgård, 1:e fartygsingenjör, och Jan Tigerstrand, reparatör på TT-Lines Huckleberry Finn, som stod bakom uppfinningen fick 50 000 kronor att dela på.

– När du både bor och jobbar ombord gör du hela tiden förbättringar och ändrar sådant som inte fungerar som du vill. Där kan vi hjälpa till med att utveckla idéer vidare eller belöna redan färdiga uppfinningar.

Förvaltar arvet

Sjömanshusstiftelsen bildades 1972 och förvaltar arvet från de många sjömanshus som under flera 100 år var en viktig social inrättning för sjömän och deras familjer. Den goda avkastningen har möjliggjort generösa bidrag samtidigt som grundkapitalet fortsatt växa. Enligt Christer Nordling ligger det för tillfället runt 370 miljoner i stiftelsens kassakista, och i år ska cirka 15 miljoner kronor av dem delas ut "till nytta och gagn för sjöfolket". Skolor, studenter, föreningar och enskilda sjömän finns med bland mottagarna.

– Förr fungerade stiftelsen framför allt som ett socialt skyddsnet för sjömansankor och behövande sjömän, och vi delar fortfarande ut en årlig gratial till 290 personer runt om i världen. Men i takt med att samhällets skyddsnet blivit bättre har det blivit en allt mindre del av vår verksamhet.

Linda Sundgren

Fotnot: Mer information om stiftelsens belöningar och bidrag hittar du på www.marinfond.se



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbete inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På www.san-nytt.se får du veta mer om oss.

Säkerhetskultur och pris på höstens SAN-konferens

I oktober är det åter dags för SAN:s stora arbetsmiljökonferens. Årets tema är säkerhetskultur och under dagen kommer en rad spännande föredragshållare att tala kring ämnet utifrån sina olika perspektiv. Ta tillfället i akt att lyssna till dem och träffa branschkollegor som delar ditt intresse för sjömans arbetsmiljö och säkerhet.

Konferensen hålls 22 oktober i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig senast 7 oktober.

Inbjudan, program och anmälningsblankett hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se eller kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se

Hjärtligt välkommen!

Hjälp oss utse årets arbetsmiljöpristagare!

Arbetsmiljöfrågor hamnar allt mer i fokus. Sjöfartens Arbetsmiljönämnd beslutade därför 2006 att instifta ett årligt SAN-pris för att belöna goda idéer och initiativ inom arbetsmiljöområdet.

Mottagaren av priset kan vara en enskild person, ett rederi eller annan sjöfartsrelaterad verksamhet som under året genomfört en arbetsmiljöfrämjande åtgärd. Priset består av, förutom heder och ära, en SAN-flagga i fullformat samt 10 000 kronor. Prisutdelningen äger rum vid höstens SAN-konferens.

Juryen består av ledamöterna i Sjöfartens Arbetsmiljönämnd.

Förslag på kandidater lämnas senast 7 oktober till Eva Ohlsson på eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

~ I KORTHET ~

Förändring i systematiskt arbetsmiljöarbete

Med stor sannolikhet försvinner kravet om en årlig skriftlig sammanställning av inträffad ohälsa, olycksfall och allvarligt tillbud den första november. Anledningen är att Arbetsmiljöverket vill underlätta för företagen. Kravet om att utreda orsakerna till att en arbetstagare råkat ut för ohälsa eller olycksfall kvarstår dock.

Fler nöjda på jobbet

En majoritet, 77 procent, av alla förvärvsarbetare är nöjda med sitt arbete. Det är en ökning med tre procent jämfört med 2005. Nästan lika många upplever sin sysselsättning som meningsfull. Drygt hälften uppger dock att de har för mycket att göra, och sju procent var missnöjda med sitt jobb. Uppgifterna kommer från SCB som vartannat år undersöker svenskens inställning till sitt arbete på uppdrag av Arbetsmiljöverket. Hela publikationen finns att läsa på www.av.se

Hindra mobbing på jobbet

Arbetsmiljöverket har kommit med en ny bok om hur kränkande särbehandling på jobbet kan undvikas och hur man kan lösa problem om de redan uppstått. Boken har beställningsnummer H436 och kostar 275 kronor. Den kan beställas på Arbetsmiljöverkets hemsida: www.av.se



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, lindasundgren@telia.com

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

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2008