



**Sjöbefälsförbundet**  
Merchant Marine Officers' Association

# **Säkerhets- och arbetsmiljö- arbetet**

**Antagen vid kongressen 10–12 juni 2008.**



## Ökat intresse för arbetsmiljön till sjöss

Det är stort intresse för frågor om säkerhet till sjöss och arbetsmiljö ombord, såväl i Sverige som internationellt. Förbundet ser det som positivt att dessa frågor nu tas på stort allvar. Det måste dock konstateras att det finns betydande tröghetsmekanismer när det gäller att få till stånd nödvändiga förbättringar inom dessa områden.

Den svenska handelsflottan har under senare år förnygrats. Det innebär dock inte att alla nybyggda fartyg som registreras i Sverige har bra säkerhets- och arbetsmiljölösningar. Särskilt i kök och maskinrum är arbetsmiljöstandarden många gånger sämre än i äldre fartyg.

I Sverige har vi efter påtryckningar från Sjöbefälsförbundet genom kongressuttalanden m m sedan några år fått arbetsmiljölagen att gälla till sjöss. Tyvärr gäller inte Arbetsmiljöverkets föreskrifter fullt ut eftersom de först ”filtreras” av Sjöfartsverket, som fortfarande har arbetsmiljötillsynen över fartygen. Arbetsmiljöfrågorna har historiskt behandlats något styvmoderligt i Sjöfartsverket, och fortfarande måste konstateras att den lilla arbetsmiljöenhet som finns har små resurser och med den personalrotation som varit har Sjöfartsverkets arbetsmiljöarbete inte tillfredsställt förbundets önskemål.

Sverige ligger dock i ett internationellt perspektiv väl framme i arbetsmiljöarbetet, men Liberia hade flera inlagor till det förra IMO/MSC mötet 2007, med krav på att ergonomi och arbetsmiljö skulle vara obligatoriska delar i regelverket redan i nybyggnadsskedet. Ett flertal organisationer samt nationer gav sitt stöd till detta, dock inte Grekland och ett antal stater med andreregister.

I öppningstalet till IMO/ MSC 84 i maj 2008 inledde generalsekreteraren med att påpeka att en ny arbetsgrupp skall arbeta med ”human element” frågor. Förbundet ser mycket positivt på att frågan överhuvudtaget kommit upp på bordet, det är en ganska ny företeelse att värna om sjömannen som arbetar ombord och inte bara på last, miljö och passagerare.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus bekostar ett forskningsprojekt på Chalmers inom ergonomi och arbetsmiljö där maskinrum och kontrollrum är i fokus. Med tidigare forskningsprojekt avseende bryggans ergonomi och arbetsmiljö i färskt minne kan detta ge mycket bra resultat. Sjömanshusstiftelsen är noga med att forskningen ska vara resultatinkriktad, d v s resultera i förslag till förbättrade normer vad gäller maskinrumsergonomi. Dessa förslag ska sedan presenteras i nationella och internationella normskapande organ. Forskningsresultaten ska också spridas genom seminarier, rapporter m m.

Internationellt och nationellt måste alla aktörer, tillsynsmyndigheter, fackliga organisationer, arbetsgivarorganisationer och enskilda sjömän också se till att de regler som redan finns efterlevs. Som exempel kan nämnas ett fartyg, byggt 2004, som nyligen omflaggades till Sverige från annat EU-land. Vid kontrollmätningar uppfyllde fartyget inte ens de internationella bullerregler som finns. Buller, vibrationer och den sk tryckfaktorn är alltså viktiga områden där vi måste fortsätta anstränga oss. SBF följer med stort intresse flera forskningsprojekt inom dessa områden och de nya resultaten måste arbetas in i sjöfarten. Innovationer och synpunkter från de ombordanställda är viktiga inslag i arbetsmiljöarbetet.

## Svenskt regelverk

För arbetsmiljön ombord på svenska fartyg, och i viss utsträckning också för utländska fartyg, gäller arbetsmiljölagen, arbetsmiljöförordningen, fartygssäkerhetslagen, fartygssäkerhetsförordningen och vilotidslagen. Arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen gäller för fartyg från och med den 21 juli 2003. Sjöfartsverket ger ut egna föreskrifter, i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS), som sätter i kraft Arbetsmiljöverkets föreskrifter som är tillämpliga på arbete ombord på fartyg. För den civila sjöfarten gäller SJÖFS 2005:23 och 2005:25.

De svenska rättsreglerna återfinns i lagar, förordningar och föreskrifter, dessa benämns gemensamt för författningar. Lagar beslutas av riksdagen och publiceras i svensk författningssamling (SFS). Lagarna kompletteras ofta av förordningar som utfärdas av regeringen och publiceras i Svensk författningssamling. Föreskrifter kompletterar lagar och förordningar med detaljerade regler. Föreskrifterna utarbetas av olika myndigheter och publiceras i respektive myndighets författningssamling. Sjöfartsverket är den myndighet som ger ut föreskrifter och allmänna råd inom sjöfartsområdet, som publiceras i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS).

## **Internationella regelverk**

Förenta Nationerna (FN) är den övergripande organisationen inom många internationella verksamhetsområden, bland annat för transporter. Under FN sorterar den internationella sjöfartsorganisationen International Maritime Organization (IMO). IMO behandlar allt som har med sjöfart och sjösäkerhet att göra. Sjöfartsverket representerar Sverige i IMO, och förbundet har ingångar både genom Sjöfartsverket och ITF, som har observatörstatus i IMO. Det är inom ITF som vi kan driva sjömannens intressen med större kraft. Sveriges egna handlingsutrymme när det gäller att lägga förslag är begränsat genom att förslagen först måste godkännas av EU. IMOs arbete resulterar i konventioner, koder eller rekommendationer av olika slag som sedan föreläggs de enskilda medlemsnationerna för antagande. Ett exempel är International Safety Management-koden (ISM-koden), som ger regler om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation och som Sjöfartsverket beslutat skall gälla som svensk föreskrift. Internationella sjösäkerhetsregler utarbetas till övervägande del inom IMO. Ett av huvuddokumenterna inom detta område är The International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS). SOLAS ändras och uppdateras regelbundet allteftersom villkoren för sjöfarten förändras.

Under FN sorterar även International Labour Organization (ILO). ILO reglerar områden som rör arbetstagares arbetsmiljö, socialförsäkringar och arbetsförhållanden. I ILO avslutades arbetet med att slå samman ett mycket stort antal nu gällande konventioner till den så kallade Sjöarbetskonventionen. Konventionen godkändes av ILO-konferensen i Genève den 7 februari 2006.

SBF har deltagit i detta arbete som har pågått i flera år och som för arbetstagarna samordnas av ITF. Orsaken till att man gjort denna förändring är att man vill förbättra effekterna beträffande genomslag av en ny konvention hos medlemsstaterna när den godtagits i ILO. Konventionen blir tvingande för samtliga medlemsstater och träder i kraft 12 månader efter det att 30 medlemsstater som tillsammans innehar 33% av världshandelsflottan ratificerar den. Detta system liknar det som gäller i IMO och är effektivare än det nuvarande systemet där staterna är suveräna att ratificera de konventioner de finner lämpliga.

I konventionen finns en del nya inslag såsom ett förslag på att skapa en global lägsta standard beträffande arbetsmiljö och fördelning av ansvar beträffande sjukförsäkringar och pensioner samt ett omtvistat önskemål från oss på arbetstagarsidan om att efterlevnaden skall kunna granskas genom ett förfarande motsvarande hamnstatskontroller i IMOs regelverk.

Sverige har kommit igång med ratifikationsprocessen, som bör vara klar innan 2010. EU-kommissionen har angett att man uppmanar medlemsstaterna till ratifikation innan dess för att undvika att EU går in och reglerar konventionen.

Om konventionen träder i kraft kommer den att bidra till att höja lägsta nivån på arbetsförhållanden i den internationella sjöfarten, vilket i sin tur leder till förbättrade konkurrensvillkor för den svenska sjöfarten.

Det övergripande regelverket inom Europeiska Unionen (EU) fastställs av de olika nationernas parlament och återfinns i de gemensamma fördragen. Med stöd av fördragen utarbetar EUs institutioner främst förordningar, direktiv och beslut som riktar sig direkt till en enskild nation samt rekommendationer. Förordningarna gäller med direkt verkan i alla medlemsländer. Direktiven skall

arbetas in i de olika nationernas lagstiftning, så att syftet med direktivet uppnås. EU utarbetar standarder, framför allt för maskiner och personlig skyddsutrustning.

En CE-märkning visar att utrustningen uppfyller de säkerhetskrav som myndigheterna i EU-länderna och EES-länderna ställer på dem och innebär att utrustningen får säljas i dessa länder. Tillsammans med utrustningen skall det alltid finnas en bruksanvisning. Det är viktigt att välja rätt utrustning till rätt ändamål och att läsa bruksanvisningen för att säkerställa att utrustningen ger det tänkta skyddet.

## **Tillsyn på fartyg**

Tillsynen över arbetsmiljön på fartyg utövas av Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket, och det är Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket som utför tillsynen. Tillsynsförrättningar utförs som besiktningar, inspektioner, hamnstatskontroller (Port State Control) eller rederikonroller. Vid en tillsynsförrättning skall inspektören sätta sig i förbindelse med skyddsombud om en tillsynsförrättning avser eller motiverar åtgärder inom skyddsorganisationens verksamhetsområde. Berörda skyddsombud bör också vara närvarande och beredda att lämna förrättningsmannen upplysningar.

## **Brand och Farligt gods**

Sjöfartens Brandskyddskommittè (SBK) har nu stilla insomnat och lämnat förbundet ensamt som närmast anhängig. Påhejade av redarna lyckades sjösäkerhetsdirektören släcka intresset, lägga ner verksamheten och flytta över ansvaret för brandutbildningarna till Svenska Brandskyddsföreningen.

Förbundet har försökt och kommer att fortsätta verka för att få både insyn och möjlighet att påverka utbildningarna så att de utvecklas och blir relevanta avseende såväl ny teknik ombord som ändrade laster med stora mängder farligt gods ombord.

De kurser som idag tillhandahålls avseende farligt gods är för korta för att deltagarna skall kunna få en djupare kunskap om hantering av farligt gods. Detta gäller speciellt vid spill eller brand. Ansvarsfulla maskinbefäl i Stena har på eget bevåg startat en intern utbildning avsedd för framför allt maskinbefäl där experter fortsättningsutbildar deltagarna med bland annat kännedom om IMDG-koden, en internationell kod för ombordhantering av farliga ämnen. Där hänvisas till de välkända SOLAS- och Marpolkonventionerna om säkerhet och miljöskydd. Alla farliga ämnen skall också ha en EmS-kod, med rekommendationer om åtgärder vid brand eller spill. En detaljerad guide om detta finns i supplementet till IMDG-koden. Det finns 10 olika koder vid brand och hela 26 vid spill.

Detta goda initiativ borde uppmärksammas åtminstone nationellt, och det goda resultat som erhållits inom rederiet borde delges hela sjöfartsnäringen. Förbundet anser att Sjöfartsverket som tillsynsmyndighet borde se över de krav som idag finns avseende såväl brandutbildningar som farligt godsutbildningar.

## **Last med organiska material**

Ett antal olyckor har under senare år inträffat i fartyg som haft pellets eller massaved i lastrummen. Trä har den egenskapen att den vid transport och lagring ändrar sina kemiska egenskaper och vid den processen förbrukar syre. Detta innebär att ombord på ett fartyg med trälast i lastrummet sjunker syrehalten väsentligt, och redan efter ett par dagar är atmosfären i lastrummet livsfarlig att vistas i. Pellets reagerar delvis på ett annat sätt och bildar kolmonoxid, som är giftig redan i små koncentrationer.

De mätutrustningar som finns ombord mäter antingen syreinhåll eller andra gaser. Detta innebär att om man mäter syreinhållet vid en pelletstransport, kan den visa över 20% syre och då är det ju OK att vistas i den miljön, men kolmonoxidhalten kan samtidigt vara så stor att den är dödlig.

Vid ett par seminarier på senare tid har dessa problem lyfts upp, och en informationskampanj är igångsatt med både fack, Arbetsmiljöverket, Sjöfartsverket och forskare från bland annat Karolinska.

Förbundet bör i högsta grad medverka till att information om organiska laster sprids så att onödiga olyckor undviks.

## **Buller**

Hörselskador på grund av buller har ju traditionellt varit ett gissel för maskinrumspersonal. När medelvarvmotorer i början av 60-talet infördes hade många uppfattningen att man inte kunde använda hörselskydd under vaktgång eller arbete i maskinrummet. I dag finns knappast någon som går ner i maskinrummet utan sina hörselskydd, vilket har fått till följd att företagshälsovården kunnat notera en positiv utveckling vad gäller maskinrumspersonalens hörsel.

De som idag har mest besvär med hörselnedsättning är styrmän och matroser på bildäck i RoRo-passagerarfartyg men även intendenturpersonal i kökstjänst. Att lastning och lossning av fordon med bakgrundsljud av fläktar, hydraulaggregat m m kan påverka hörseln är inte förvånande, men skadliga ljudnivåer förekommer även i grovdisk och kök. Exempelvis kan huggning av kotletter ge cirka 125 dBA.

Förbundet sitter med i en referensgrupp, som leds av forskare på Karolinska och Huddinge universitetssjukhus. De har inriktat sig på musiker och undersöker tinnitusskador. Vi har inbjudits på grund av att problemen med buller är stort till sjöss och att förbundet visat intresse för dessa frågor. Förhoppningsvis kommer detta arbete också att påskynda utvecklingen mot mindre, lättare och effektivare hörselskydd. En förstörd hörsel kan aldrig repareras, varför snara åtgärder är mycket angelägna.

Förbundet anser att SAN bör fortsätta att verka för en ökad användning av hörselskydd.

## **Fatigue**

Problemen när det gäller uttröttade besättningar är ständigt aktuella och diskussioner förs i många fora, IMO, ILO, ITF och NMF.

I Sverige har samrådsförfarandet vid fastställandet av säkerhetsbemanning avskaffats. De sjöfackliga organisationerna har därför fått sämre möjligheter att påverka besättningens storlek och sammansättning. Enligt förbundsstyrelsens uppfattning är detta mycket negativt för både ombordmiljön och sjösäkerheten. Sjöfartsverket får nu inför sina beslut om säkerhetsbemanning endast argument från redarsidan. Förbundet bör därför kräva att samrådsförfarandet återinförs så att även de ombordanställdas åsikter kan vägas in i Sjöfartsverkets beslutsprocess.

Lagen om vilotid ersätter sedan 1 oktober 1998 den gamla sjöarbetstidslagen. Sjöfartsverket, som har tillsynsansvaret över vilotidslagens efterlevnad, har dock inte resurser att kontrollera samtliga fartyg. Det är tyvärr så att i många fartyg är arbetssituationen sådan att man mer eller mindre kontinuerligt tvingas bryta mot vilotidslagen. Om Sjöfartsverket i framtiden förmår att leva upp till sitt tillsynsansvar torde det inte längre vara möjligt att sätta likhetstecken mellan dagens kraftigt reducerade driftsbesättningar och en relevant säkerhetsbesättning. Ett problem är också att vissa ombordanställda vill arbeta så mycket som möjligt när man är ombord för att tjäna in mera ledighet. Ett mänskligt beteende möjligen, men det gagnar knappast säkerheten. Med rätt tillämpning av vilotidslagen torde t ex 2-nautikerfartyg i de flesta fall inte längre kunna tillåtas.

Ett arbete med att få in vilotidregler även i STCW-koden pågår. Förbundet är engagerat i detta, och ett resultat av arbetet kommer i den nya reviderade upplagan av STCW-koden som beräknas vara klar 2010.

## Isocyanater

Skadliga inverkningsar av arbete med isocyanater är ett av våra stora arbetsmiljöproblem. Isocyanater är ett samlingsnamn på gasformiga ämnen som kan ge bestående nervskador då människor exponeras. Gaserna kan frigöras då färger värms upp kraftigt, t ex svetsning eller skärning med vinkelslip. Isocyanider frigörs också vid arbeten med hårdplaster såsom epoxi. Sedan länge är det känt att epoxi är farligt, och det finns föreskrifter om krav på utbildning innan man får arbeta med dessa produkter och hur man kan skydda sig mot riskerna i sådant arbete. Det som är nytt i sammanhanget har framkommit i en undersökning som LO låtit utföra, och det är att skador är betydligt vanligare än man tidigare trott. Symptomen smyger sig på den skadade på ett sätt som gör det svårt att förstå sambandet med arbetsuppgifterna.

Förbundet bör genom SAN noga följa utveckling och forskning beträffande isocyanater. SAN bör meddela information och föreslå skyddsåtgärder med stöd av vad som kommer fram genom t ex forskning.

## Insjö

I början av år 2008 har det kommit in över 2 000 olycks- och tillbudsrapporteringar till databasen Insjö och förhoppningsvis kommer allt fler rederier och sjömän att inse fördelarna med systemet. Internationellt har Insjö uppmärksammats, både i våra grannländer samt internationella organisationer. Liberia har skrivit en inlaga till IMO under rubriken "Role of the human element" med idéer om ett snarlikt system.

Med de data som nu finns i systemet kan konstateras att det är de tekniska faktorerna som till övervägande del (57%) står för rapporterna, därefter kommer den mänskliga faktorn med 34%. Ett önskemål är att kunna kartlägga arbetsskador. Tekniskt sett är det inga problem men det finns sekretessbestämmelser som måste kartläggas innan Insjö kan gå vidare med detta.

En nyhet är att ett informationsbrev kommer att sändas ut halvårsvis till samtliga inrapporterare och andra involverade. Insjö har även skickat ut en informationsfilm "Tack vare den mänskliga faktorn" till samtliga rederier och organisationer. Filmen kan rekvireras från förbundet eller Sjöfartsverket.

Ett examensarbete har nyligen presenterats av två sjöingenjörstudenter från Chalmers avseende Insjö incidentrapporteringssystem. Det framkom en del synpunkter som Insjögruppen, den partsammansatta arbetsgrupp som kontinuerligt utvärderar Insjöprojektet, nu bearbetar. En av synpunkterna som inte är så lätt att lösa är vissa önskemål om både svensk och engelsk text på samtliga rapporter. Idag är de flesta rapporterna på svenska och några på engelska. Detta är i grunden en ren kostnadsfråga.

De ansvariga för Insjöprojektet har även försökt att få in Insjö som en del i utbildningen på både sjöbefäls- och sjömansskolorna med skiftande framgång. Chalmers har kommit längst i detta arbete.

