

TEMA: FARTYGSKOCK

Stationsväxling underlättar arbetet i byssan	1	Utblick	4
Så undviker du olyckor i byssan	3	Transportstyrelsen informerar	5
Skiftande luftkvalité ombord.....	3	English summary	6
Ett år med MLC.....	3	Profilen: Daniel Turkowitch	7
San har ordet	4	I korthet	8
Forskning.....	4		

Stationsväxling underlättar arbetet i byssan

Med bra struktur, tydliga rutiner och noggranna skyddsronder är skadorna bland kockarna i byssan på Viking Cinderella relativt få, trots högt tempo. Men fartygskock är ett tungt arbete som med åren kan leda till muskelvärk och förslitningsskador.

Stekfräs, diskslammer och musik blandas med det dova brummandet från ventilationen. På stationen närmast a' la carten lägger Kent Carlsson en kvist grönt på de svamppanerade hälleflundrorna innan de skickas ut till gästerna i Seaview Dining.

– Den första sittningen är avklarad. Nu är det bara ströbeställningar innan nästa omgång startar klockan nio, säger Kent Carlsson.



Johannes Rundström håller varligt av det heta fettet från stekbordet.

”Ska man vara ärlig är det här egentligen ett jobb för yngre personer”

Under kryssningen mellan Stockholm och Mariehamn har fartygets 14 kockar fem matserveringar att betjäna plus personalmässen. De varma anrättningarna tillagas i ett och samma kök uppdelat på stationer efter den restaurang de tillhör. Tempot är ofta högt och med stressen

ökar risken för konflikter. Niklas Stenberg är souschef ombord. Som arbetsledare ansvarar han för att maten som skickas ut till gästerna håller en jämn och hög kvalitet, men också för att samarbetet i byssan fungerar.

– När det är stressigt och man kanske har ett par sjukfall är det inte alltid så enkelt att hålla en bra stämning. Det blir lätt lite hetsigt och ibland smäller det till. Men även om folk kan bli förbannade på varandra brukar det gå över rätt snabbt, säger han.

En station som nästan alltid har fullt upp är buffén. Den här kvällen är det

Joakim Andersson som står där och steker köttbullar.

– Vi steker 140 kilo köttbullar om dagen, säger han medan han vänder runt de fräsande bullarna på stekbordet.

När köttbullarna fått en fin stekyta spadar han över dem i en djup kantin och hänger upp på en stålvagn.

Enorma mängder mat

– Det blir ganska mycket lyft på den här stationen, men jag har aldrig haft några problem med värk under de åtta år jag arbetat ombord. Fast jag vet att det är många som har det även om vi försöker



Markus Graw vid köttstationen.



Kent Carlsson lägger en sista hand vid hälleflundrorna.



Kökschef Kim Birk.

hjälpas åt när det är riktigt tunga grejer som ska lyftas, säger Joakim Andersson. Kockarna på Cinderella hanterar enorma mängder mat. I fjol tog man bland annat hand om 350 000 kilo potatis, 208 000 kilo lax och 62 000 kilo prinskorv och tunga lyft är svåra att undvika. Kökschef Kim Birk håller med om att kockyrket är slitsamt och att många med åren får problem med axlar och rygg.

– Ska man vara ärlig är det här egentligen ett jobb för yngre personer och kanske inget man bör hålla på med fram till pension. Om någon inte kan jobba kvar i köket försöker vi omplacera till andra avdelningar, men det är svårt att hitta arbetsuppgifter ombord som inte är tunga, säger han.

Får förståelse

För att minska förekomsten av ensidiga rörelser under längre perioder är de 10,5 timmar som kockarna gör per dygn fördelade med kortare och längre pauser emellan. Man växlar också mellan arbetsstationerna, vilket både ökar variationen och gör köket mindre känsligt för sjukskrivningar och vakanser.

– Men största fördelen med att rotera är att man får förståelse för vad de andra gör, säger Kent Carlsson. Jag har jobbat på olika fartyg i 16 år, men det är första gången jag är på en båt med ett sådant här system och det fungerar väldigt bra.

Mitt i varmköket ligger stationen där maten till personalmässen lagas. Robin Ramberg skär squash och röd paprika till morgondagens ratatouille. Det här är hans första ombordjobb. Han började för bara två månader sedan, men säger att han trivs väldigt bra.

– Jämfört med restaurangkök iland är

det gott om utrymme här och det finns mycket ugnar och redskap. Och så är det väldigt rent och fräscht. Varje måndag storstädar vi och då rengör vi verkligen allt, från golv till tak.

Köket är bemannat dygnet runt, förutom en timme på natten. Redan vid fyratiden på morgonen anländer frukostkocken och därefter fylls det på med allt fler kockar ju längre fram på dagen man kommer. Den här morgonen är det Victor Malmgren som har frukosttjänsten. När klockan närmar sig halv elva på förmiddagen och han snart får gå av passet börjar han bli ganska trött.

”Tack vare att befälhavarna är med på rondan åtgärdas brister nästan omgående”

– Risken att man råkar skada sig är större när man är trött, men det händer väldigt sällan olyckor. Fast i onsdags brände jag mig, säger han och håller upp högerarmen. På undersidan syns röda fläckar.

– Det stänkte fett när jag stekte äggröra, men det är ingen fara. Jag lade på lite salva och sen var det bra.

På köttstationen, som är inhyst på däck ett, står Markus Graw. Här förbereds allt kött innan det körs upp till varmköket för tillagning. Markus rör ihop en marinad av olja, timjan och persilja. Sedan putsar han flankstek och lägger ner i oljeblandningen. Med snabba, vana rörelser för

han kniven över köttet.

– Visst händer det att man skär sig, men nu var det flera pass sedan det inträffade, säger han.

Såväl kockarna som kökschefen säger att det sker ovanligt lite olyckor här för att vara ett restaurangkök. Bra struktur och tydliga rutiner tror man bidrar till det och man har sällan problem med sjögång. Kim Birk tror att även avlösningssystemet bidrar.

– Misstag kommer när folk är trötta och stressade, men jobbar man inte mer än tio dagar i sträck hinner man inte bli så trött. Till skillnad mot dem som jobbar iland har kockarna här heller inte den vardagsstress som man har hemma. Det är inga barn som ska hämtas eller andra saker som man måste göra, säger han.

Stor arbetsmiljörend

Köksbiträde Tenja Wirtanen är skyddsombud för byssan. Hon håller med om att arbetsmiljön här är bra.

– En gång i månaden har vi en stor arbetsmiljörend där befälhavaren, kökschefen, skyddsombud och flera andra är med. Det brukar vara runt 20 personer som går runt och tittar om det är något som behöver åtgärdas, säger hon och fortsätter.

– Tack vare att befälhavarna är med på ronderna åtgärdas brister nästan omgående. För ett tag sedan upptäckte man att mattan i buffén hade spruckit upp och den byttes ut nästan direkt.

Ett knappt dygn efter att fartyget lämnade Stockholm är hon tillbaka i huvudstaden. Medan gästerna köar vid utgångarna pågår förberedelserna i byssan inför nästa resa.

Linda Sundgren

Så undviker du skador i byssan

Arbetsmiljöverket och Europeiska arbetsmiljöbyrån har båda publicerat skrivelser med åtgärder för att minska risken för skador i restaurangkök. Här följer en sammanfattning av dem. I Arbetsmiljöverkets broschyr Bra arbetsmiljö på din restaurang (ADI 611) kan du läsa mer. Den innehåller också en checklista som kan användas för kontroll av arbetsmiljön i byssan.

Bära tungt

- Placera tunga varor som du ofta använder mellan knä- och axelhöjd.
- Använd rullvagnar och hiss istället för att bära tungt.
- Bär nära kroppen.
- Arbeta med sänkta axlar och armarna nära kroppen.
- Böj och vrid inte kroppen samtidigt.
- Placera arbetsredskap framför dig, nära kroppen.

Brännskador

- Utbilda personalen i goda tekniker för hantering av heta föremål såsom att öppna grytlock genom att vända dem bort från kroppen.
- Plocka upp heta föremål med torra dukar.
- Var särskilt vaksam vid användning av flottyrkokare. Använd automatisk sänkanordning av livsmedel, låt olja och fett svalna innan det tas om hand, se till att kärnen är tillräckligt stora och tål höga temperaturer.

Halkskador

- Golvet ska vara strävt.
- Använd särskilda arbetsskor med halkfri, sviktande sula och bakkappa som håller foten på plats.
- Ha rutiner för hur skosulor rengörs från fett och annan smuts.
- Håll golvet rent.

Skärskador

- Använd endast vassa knivar. Diska knivar separat.
- Använd rätt kniv för varje specifik uppgift.
- Använd halksäker skärbräda.
- Förvara knivar i block, på lämplig knivhylla eller på en magnetisk skena på väggen.
- Utbilda arbetstagare i säker maskin-användning.

Skiftande luftkvalité ombord

Luften i byssan är relativt bra, i alla fall jämfört med däck och maskin. Det visar mätningar som genomfördes förra året på polarforskningsfartyget Oden. Mätunderlaget var dock relativt litet och nu hoppas forskarna kunna gå vidare med mer omfattande undersökningar.

I mars förra året var Sarka Langer från Svenska miljöinstitutet IVL och Cecilia Österman vid Linnéuniversitetet ombord på Oden. Syftet var att genomföra mätningar av inneluften på olika avdelningar, däribland byssan, liksom i bostadsutrymmen för att undersöka den allmänna miljön och förekomsten av luftföroreningar och hälsovådliga ämnen. De mätte temperatur, luftfuktighet, koncentration av koldioxid och luftomsättning. Man tittade också på förekomsten av kvävedioxid (NO₂; luftvägsirriterande ämnen) polycykliska aromatiska kolväten (cancerframkallande) och flyktiga organiska ämnen (samlingsnamn för en rad kemiska, hälsovådliga ämnen).

Kocken försågs med mätare

– Miljön i byssan var ganska bra och låg en bra bit under de rekommenderade riktvärdena. Sämst var luften i maskinavdelningen där halterna var tio till tjugo gånger högre än i exempelvis mässen.

Kocken och mässjantan försågs med mätare som de bar i en brosch på bröstet utanpå arbetskläderna under en veckas tid.

– När det gäller kocken kunde jag se att det fanns organiska syror i inandningsluften medan mässtjejen hade exponerats

Ett år med MLC

Ett drygt år har passerat sedan sjömannens arbetsmiljökonvention, MLC, trädde i kraft 20 augusti 2013. Enligt arbetsmiljöhandläggare och fartygsinspektör, Mikael H Andersson, på Transportstyrelsen har en handfull fartyg på besök i Sverige belagts med nyttjandeförbud på grund av brott mot MLC.

– Framför allt har det handlat om obetalda eller felaktiga löner, berättar han. På en båt vi kom till tog befälhavaren ut en "skatt" av besättningen som han stoppade i egen ficka.

På ett fartyg hade ett par i besättningen jobbat för länge. Den gången kunde dock situationen lösas utan nyttjandeförbud

– De hade varit ombord 14 månader i



Foto: Linda Sundgren

för kemikalier från städningen. Men det var inga alarmerande höga halter.

Däremot var det varmt i byssan med en temperatur på i snitt 29 grader. Endast maskinrumspersonalen hade det varmare medan bryggan höll lägst temperatur med 21 grader. I augusti samma år gjorde forskarna ett återbesök på fartyget för att ta reda på om det var någon skillnad i innemiljön mellan årstiderna, vilket det också visade sig vara.

– Generellt var halterna högre på vintern. Det berodde nog på att det var kallt och blåste mindre än det gjorde under sommaren, säger Sarka Langer.

Nu hoppas Sarka Langer och Cecilia Österman kunna gå vidare i en mer omfattande undersökning av innemiljön ombord, där ekonomiavdelningen kommer vara en del.

– Vi vet otroligt lite om hur innemiljön ombord ser ut, inte minst inom intendenturen, säger Sarka Langer.

Linda Sundgren

sträck och jag sa åt befälhavaren att han var tvungen att skicka hem dem omgående, vilket han också gjorde. Enligt MLC får du inte arbeta mer än tolv månader i sträck, säger Mikael H Andersson.

Fartyg vars flaggstat inte har ratificerat konventionen behöver inte ha något MLC-certifikat ombord. Däremot kan de inspekteras enligt konventionens krav om de anlöper en hamn vars flaggstat har ratificerats. Den 20 augusti i år var i stort sett samtliga svenska fartyg, som omfattas av arbetsmiljökonventionen certifierade. Hittills har 64 länder, som tillsammans företräder 80 procent av världshandelsflottan, ratificerat konventionen.

Linda Sundgren

~ SAN HAR ORDET ~

Bättre bemanning med ny resolution

Vi jobbar för en god arbetsmiljö. Problemen är många och medan vissa kan lösas kan andra bara reduceras. Reducerbara problemen är sådant som sjögång, vibrationer och buller. Till dem som kan lösas hör exempelvis för hög arbetsbelastning, trötthet och underbemanning. Frågan är hur vi går vidare med dessa lösbara problem. Att hög arbetsbelastning och lång arbetstid (kort vilotid) ger försämrad arbetsprestanda med risk för skador och olyckor är knappast någon hemlighet. Bemanningen är ofta satt orealistiskt lågt av nationella regeringar/sjöfartsadministrationer som konkurrensfördel för att locka rederier och fartyg till sina register. Men nu har IMO antagit en ny resolution om alltför låg bemanning. Resolutionen heter A.1047 (27) "Principer för säkerhetsbesättning", och trädde i kraft den första januari 2014. Denna tar hänsyn till de faktiska driftsförhållandena ombord i varje fartyg

för att säkerställa att det är relevant och effektivt bemannat. Den ska ge säkerhet i navigering och verksamhet till sjöss och i hamn, förhindra att människor skadas eller omkommer, förhindra skador på den marina miljön och egendom samt säkerställa välfärd och hälsa för sjömän genom att undvika utmattning.

SOLAS-konventionen, kapitel V, regel V / 14 ändras så att den nu kräver att nationella myndigheter bör upprätta bemanning med ett öppet förfarande som tar hänsyn till IMO:s resolution A.1047 (27). Problemet är att inte alla redare och nationella myndigheter är fullt medvetna om dessa nya bestämmelser. Låt oss därför hjälpas åt att sprida denna kunskap till samtliga berörda parter för ökad säkerhet, bättre arbetsmiljö och för att Sverige även fortsatt ska kunna hävda att vi är en föregångare inom sjösäkerhet.

Mikael Huss/Ledarna

~ FORSKNING ~

S.O.S – letar fartyg för ny forskning

Nystartade forskningsprojektet stress on ships – SOS syftar till att genom bättre förberedelser få befäl och manskap att vilja jobba kvar längre till sjöss. Ambitionen är att ge de blivande sjömännen bättre förståelse för arbetet och livet till sjöss redan under utbildningen. Utöver Sverige (via Chalmers tekniska högskola) deltar även Italien, Turkiet, Finland och Litauen i projektet. Nu söker Sveriges representant i SOS, Joakim Dahlman vid Institutionen för sjöfart och marin teknik, efter ett rederi eller fartyg att samarbeta med i projektet. Intresserade är välkomna att vända sig direkt till Joakim: joakim.dahlman@chalmers.se eller 031-772 14 36.

"Det här är ett av de bästa restaurangkök jag jobbat i."

Kökschef Kim Birk om arbetsmiljön i byssan på Viking Cinderella

~ UTBLICK ~

Ledarskap i danska Nyborg

I augusti höll San:s danska systerorganisation, Seahealth, sin årliga konferens i Nyborg. Och precis som tidigare år var 2014 års upplaga fantastiskt bra. Temat var ledarskap och det fanns ett smörgåsbord av spännande och intressanta föredrag att välja bland. Konferensen inleddes av Rasmus Dahlberg som talade om människan bakom olyckan och därefter var det bara att välja fritt bland föreläsningarna.

Jag valde att gå på föredraget "Vi har skapat en god säkerhetskultur". Det var Søren Bøge Pedersen, senior arbetsmiljökonsult på Seahealth som höll en workshop om hur man utvecklar en god säkerhetskultur och hur Søfartsstyrelsen (danska motsvarigheten till Transportstyrelsen) främjar detta genom sin tillsyn.

Ett annat föredrag jag lyssnade till var "Finns det tabu till sjöss?" Det handlade om vad som händer när knarket sätter kursen - om hjärnan, sprutor och narkotika. Föredragshållare var Henrik Rindom, överläkare i psykiatri vid Stofrådgivningen, som på ett mycket intressant sätt beskrev hur svårt det kan vara att avgöra

om någon är påverkad av droger och hur enkelt det är att framställa vissa preparat hemma i köket.

Ytterligare ett föredrag jag lyssnade till var "Bullying and harassment". Tim Springett, chef för Employment and Legal, UK Chamber of Shipping, talade om mobbing och diskriminering till sjöss. Han använde sig av ett material som ETF ITF och European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA) har utvecklat. Materialet som består av både video och text finns på alla EU-språk och är gratis att använda.

Karl-Arne Johansson/Seko sjöfolk



Underlätta arbetsmiljöarbetet med SAN!

Beställ via mail: info@san-nytt.se eller www.san-nytt.se

ARBETSMILJÖBLOCK

Arbetsmiljöblocket hjälper till i det dagliga systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. När olyckan är framme eller brister upp-dagas tar du enkelt fram blocket och gör en notering. Det är litet och behändigt och får lätt plats i fickan på arbetskläderna.

ARBETSMILJÖUTBILDNING

Bättre arbetsmiljö till sjöss är en interaktiv utbildning. Den vänder sig i första hand till dig som arbetar ombord på svenskflaggade fartyg, men alla som är involverade i arbetsmiljöarbete på fartyg kan med fördel genomföra utbildningen. Innehållet är baserat på Arbetsmiljömanual för sjöfarten.

ARBETSMILJÖMANUAL

Med manualens hjälp blir det enklare att hålla reda på vad lagar och regler kräver av arbetsmiljön ombord. Den kan också fungera som ett arbetsmaterial vid exempelvis skyddskommittémöten. Arbetsmiljömanual för sjöfarten finns både i pdf och som pärm.

~ TRANSPORTSTYRELSEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsen sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på hemsidan www.transportstyrelsen.se. Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

E-tjänst "rapport om sjöolycka"

Redan nu kan du skriva "Rapport om sjöolycka" i den e-tjänst vi har i prov-drift. Då går du in på Transportstyrelsens hemsida, väljer "sjöfart", "olyckor och tillbud" och slutligen e-tjänsten "Rapport om sjöolycka". Direktlänk:

<http://transportstyrelsen.se/Extensions/Ros/>

Produktvarning och återkallande av nödsändare av märket GME EPIRB

Transportstyrelsen har blivit informerad om att nödradiosändare av märket GME EPIRB är behäftade med ett allvarligt fel och kanske inte fungerar i en nödsituation. Vi utfärdade därför en produktvarning den 31 juli 2014. De modeller av GME EPIRB som produktvarningen och återkallelsen gäller är GME MT400, MT401 och MT403 EPIRB med serienummer mellan 50101000 och 80250722. Om du har en sådan produkt kontakta tillverkaren GME på recall@gme.net.au eller återförsäljare. För mer information se säkerhetsvarning Irlands produktvarning och återkallelse av GME EPIRB. Produktvarningen återfinns även på engelska som "Safety Alert" i ForeSea: <http://www.foresea.org>.

Åtgärder för ökad tillbudsrapportering

Rapporteringen av tillbud inom sjöfarten är låg, där endast ett fåtal händelser rapporteras till Transportstyrelsen varje år. Information om tillbud är ett viktigt underlag för myndighetens proaktiva säkerhetsarbete, där trender kan analyseras och åtgärder vidtas innan det leder till en olycka. Transportstyrelsen har identifierat ett tiotal olika åtgärder för att öka rapporteringen vilket bland annat inkluderar en översyn av regelverk och aktiviteter för att utveckla säkerhets- och rapporteringskulturen inom sjöfarten. En



LADDA NER BROSCHYREN PÅ TRANSPORTSTYRELSENS HEMSIDA.

viktig regel fråga, som även är återkommande i dialogen med branschen, är sekretessen för rapporterna och skyddet för rapportören. Transportstyrelsen har därför utrett hur sekretesslagstiftningen tillämpas och antagit ett restriktivare förhållningssätt till utlämnande av viss information i rapporterna med hänvisning till de paragrafer som berör rapporteringen av tillbud och olyckor i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Transportstyrelsen har också startat en e-tjänst för att underlätta rapporteringen av tillbud och olyckor.

Tema sjösäkerhet: säkerhetskultur, säkerhetsutveckling och rapportering

Transportstyrelsen prioriterar i detta nummer att förtydliga de arbeten som pågår och har pågått inom sjösäkerhetsområdet. Syftet är att skapa en gemensam förståelse för hur sjösäkerhetsarbetet bedrivs; allt från sjösäkerhetsarbetet hos individer ombord på fartygen till det

arbete som sker inom ramen för internationella organisationer som IMO och EMSA.

Transportstyrelsens definition av säkerhetskultur

Transportstyrelsen har tagit fram en broschyr som beskriver Transportstyrelsens definition av säkerhetskultur och viktiga aspekter för en god säkerhetskultur. Bland annat innehåller den följande förenklade, övergripande definition av säkerhetskultur:

"Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet."

Du återfinner broschyren på Transportstyrelsens hemsida, där den går att ladda ned som pdf.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Luftfart/flygsakerhet/Sakerhetskultur-definition-och-beskrivning/>

~ ENGLISH SUMMARY ~

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

THEME: SHIP'S COOK

Switching stations eases work in the galley

With good organisation, clear procedures and thorough safety rounds, injuries among cooks in the galley on Viking Cinderella are relatively few, despite the high tempo. Being a ship's cook is a heavy job, though, which over the years can lead to muscle pain and repetitive strain injury (RSI).

The sizzling of frying, the clatter of plates and background music is all mixed with the dull hum of the ventilation system. At the station closest to à la carte, Kent Carlsson adds a sprig of herbs to the mushroom-batter halibut before they are sent out to the guests in Seaview Dining. "The first sitting is over. Now there will only be a few orders before the next sitting starts at nine," says Kent Carlsson. During the passage between Stockholm and Mariehamn, the ship's 14 cooks have five meals to serve the passengers, plus those in the personnel restaurant. The hot dishes are prepared in the same kitchen, which is divided into stations for the different restaurants they belong to. The pace is often high and stress increases the risk of conflicts.

"When it is stressful and perhaps a couple of the personnel are off sick, it is not always easy to keep a relaxed atmosphere. It can quickly get a little hectic, and sometimes things explode. But even though people get angry with each other, it usually goes over fairly quickly," says the sous chef, Niklas Stenberg.

One station that is almost always busy is the buffet. This evening Joakim Andersson is there, frying meatballs.

"We fry 140 kilos of meatballs a day," he says, while turning the sizzling balls on the griddle. "There is quite a lot of lifting at this station, but I have never had any problems with muscle pain during the eight years I have worked on board. Though I know that there are many other people who do, even if we try to help each other when there are really heavy things to lift," says Joakim Andersson.



The cooks on the Cinderella handle enormous quantities of food. To give some examples, last year they used 350,000 kg of potatoes, 208,000 kg of salmon and 62,000 kg of sausage. Heavy lifts are clearly difficult to avoid. The chef, Kim Birk, agrees that working as a cook is strenuous and many of them have problems with their shoulders and backs after a number of years.

"To be completely honest, this is really a job for younger people and nobody should work with it until retirement age. If someone can no longer work in the kitchen we try to move them to another department, but it is difficult to find jobs on board that do not involve heavy work," he says.

To reduce the number of repetitive movements over long time periods, the 10½ hours that cooks work per day are arranged into shifts with shorter and longer breaks between them. Switches have also been introduced between work stations, which increase variation and reduce sick leave and vacancies in the kitchen.

"But the biggest advantage of rotating jobs is that you understand better what other people are doing," says Kent Carlsson. "I have worked on different ships for 16 years, but this is the first time I have been on one with this system and it works very well."

The kitchen is manned around the clock, apart from one hour in the night. The breakfast cook arrives at about 4 a.m. and then more and more cooks join him as the day goes on.

The cooks and the chef say that there are unusually few accidents here, for a restaurant kitchen. Good organisation, clear procedures and a well-functioning relief system all help, they believe. The assistant cook, Tenja Wirtanen, is safety officer for the galley.

"Once a month we have a large work environment round that includes the master, the chef, the safety officer and several others. Thanks to the presence of the master on the rounds, any shortcomings are corrected almost immediately. A while ago it was noticed that the carpet in the buffet room was torn, and it

was replaced almost immediately."

After barely one day since leaving Stockholm, the ship is now back in the capital. While the guests are queuing by the exit, preparations are being made in the galley for the next trip.

Avoiding injuries in the galley

The Swedish Work Environment Authority and the European Agency for Safety and Health at Work have both published pamphlets describing measures to reduce the risk of injuries in kitchens. Here is a summary of them.

Carrying heavy objects

- Place heavy objects that you use often between knee and shoulder level.
- Use trolleys and lifts instead of carrying heavy objects.
- Carry heavy things close to your body.
- Work with lowered shoulders and arms close to your body.
- Do not bend and twist at the same time.
- Place your tools in front of you, close to your body.

Burns

- Train personnel to use good techniques for handling hot objects, such as lifting saucepan lids by turning them away from the body.
- Pick up hot objects with a dry cloth.
- Be particularly careful when using deep fat fryers. Use automatic lowering of food, let oil or fat cool down before handling it, make sure that the pans are large enough and can withstand high temperatures.

Slipping injuries

- The floor must have a friction surface.
- Use special working shoes with non-slip, soft soles and an ankle strap that keeps your foot in place.
- Have regular procedures for keeping soles free from fat and other dirt.
- Keep the floor clean.

Cuts

- Only use sharp knives. Wash knives separately.
- Use the right knife for each specific task.
- Use non-slip chopping boards.
- Keep knives in a block, a suitable knife rack or on a magnetic rail on the wall.
- Train employees in the safe use of machines.

Löste problem med frost och rost på bildäck – Belönades av Sjömanshusstiften

Vintertid var miljön på Galaxys bildäck bedrövlig. Det blev kallt och halt för både besättning och passagerare och hydrauliken rostade. Lösningen blev en egen installation där värmeöverskott från kylvattensystemet ger en behaglig temperatur året om.

Problem med utkylda bildäck var inget som serviceingenjör Daniel Turkowitch behövde bekymra sig för de första åren till sjöss. Som vaktmaskinist på Star Cruises lyxkryssare i Sydostasien fanns varken lastdäck eller kalla vintrar. Men när han 2008 kom till Tallink Siljas fartyg Galaxy, främst för att slippa vara borta långa tider från familjen, blev han varse de olägenheter ett ouppvämt bildäck på Östersjön kan innebära.

– Alla som var på bildäck på vintern klagade över kylan. När temperaturen kröp under nollan bildades frost och is i den höga luftfuktigheten och utrustning och teknik började rosta, berättar Daniel.

Daniel Turkowitch och serviceingenjörskollegan Per Engström beslöt att försöka göra något åt problemen. De tog kontakt med leverantörer av värme-system för fartygsdäck och bad om offert. Det visade sig bli en kostsam investering.

– Priset låg på mellan två och två och en halv miljon kronor. Dessutom ville

Daniel Turkowitch

Ålder: 39

Familj: Fru och två barn, nio och elva.

Bor: Villa i Nybro utanför Kalmar.

Tjänst: Serviceingenjör på Silja Galaxy

Aktuell: Belönad för idén om att värma bildäck med kylvatten av Sjömanshusstiftelsen i maj 2014. Han och Per Engström fick dela på 30 000 kronor.

Bakgrund: Examen sjöbefälsskolan i Kalmar 2005. Vaktmaskinist på Star Cruises 2005-2008. Silja Galaxy från 2008.

Arbetsmiljötips: Kom ihåg vikten av att gå utbildning i säkra lyft. Och använd hörselkåpor istället för hörselproppar för bättre skydd.



Serviceingenjör Daniel Turkowitch och kollegans uppfinning sparade miljoner åt rederiet.
Foto: Linda Sundgren

de installera ångvärmare. Eftersom vi inte generar tillräckligt med ånga för ett sådant system i den normala driften hade vi fått köra oljepannorna ännu mer. Det hade inte varit bra varken för miljön eller ekonomin, säger Daniel.

Värmer ventilationsluft

Men när en av leverantörerna påpekade att "ni vill ju både ventilera och värma upp bildäcket", fick Daniel och Per en idé. Ventilationssystem för att föra ut bilavgaser från fartyget redan. Det som behövdes var en metod för att värma upp ventilationsluften så att den samtidigt gav en behaglig temperatur.

– Kylvattensystem genererar stora mängder överskottsenergi som man vanligtvis jobbar för att kyla bort. Vi beslöt att försöka ta tillvara på den värmen istället, säger Daniel.

Galaxys ventilationssystem består av sex fläktar som suger in luft via aktern och ut i fören. Att det dessutom fanns ett schakt i aktern av fartyget, nära maskinrummet, visste de om. Där skulle rördragningar från kylvattensystemet kunna installeras för vidarekoppling till ventilationen.

– Vi granskade ritningar, fotade och

mätte och kom fram till att det borde fungera. Sedan började vi räkna och dimensionera. Ventilationsfläktarna går bara att köra på två lägen och det gällde att få rätt storlek på värmeväxlarna. Vi kom fram till att om vi körde två fläktar på lägsta varvtalet skulle det gå 80 000 kubikmeter luft i timmen och det var vad värmeväxlarna klarade av, säger Daniel.

Efter månader av planering började de undersöka materialpriser. När allting slutligen fanns ombord sattes installationen igång.

"Det är våra reparatörer och motormän som gjort alltihop"

– Det är våra reparatörer och motormän som gjort alltihop. Det enda vi anlidade en

extern firma för var genomföringarna i vattentäta skott. Ungefär ett halvår höll vi på innan allt var klart, säger Daniel.

Han är övertygad om att den kombinerade värme- och ventilationslösningen på Galaxy kan användas även på andra fartyg.

– Idén är egentligen ganska enkel och jag tror att tekniken går att installera på i stort sett vilket fartyg som helst. Men man behöver anpassa utformningen av systemet efter varje fartygs unika förutsättningar.

Linda Sundgren



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.

HÅLLBART SJÖMANSLIV – tema på årets San-konferens!

Temat för årets San-konferens *Så skapar vi ett hållbart sjömansliv* handlar om hur vi tillsammans kan åstadkomma bästa tänkbara förutsättningar för ett långt och friskt yrkesliv till sjöss. Behovet av att känna mening och delaktighet, regelbunden motion, bra mat och god sömn är något av det som kommer att lyftas fram. På plats finns bland andra sömnforskaren Torbjörn Åkerstedt liksom före detta fotbollsspelaren och skyttekungen Torbjörn Nilsson. Dagen avslutas med gemensam mingelbuffé.

Konferensen hålls den 6 november i "Läppstiftet" i Göteborg. Anmäl dig **senast den 24 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblankett hittar du på SAN:s hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Eva Ohlsson på Sjöfartens Arbetsgivareförbund, tfn 031-62 95 40 eller eva.ohlsson@transportgruppen.se

Hjärtligt välkommen!

Dags att premiera insatser för god arbetsmiljö!

Inom San vet vi att det finns många goda krafter som verkar för bättre förhållanden för dem som arbetar ombord.

Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför utnämningen av 2014 års arbetsmiljöprismottagare. Utmärkelsen består av 10 000 kronor samt ett SAN-standar och delas ut i samband med San-konferensen.

Förslag på kandidater lämnas **senast den 24 oktober** till Eva Ohlsson, eva.ohlsson@transportgruppen.se eller Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, Box 404, 401 26 Göteborg.

**SAN PRISET
2014**

~ I KORTHET ~

Skador vid evakuering

Under senare år har flera ombordanställda skadats vid evakueringsövningar via så kallad strumpa. Det handlar om brutna anklar och tår, stukningar samt brännskador på grund av friktion. Seko sjöfolk har lyft frågan om vilka krav och regler som gäller vid evakueringsövning med strumpa och såväl det aktuella rederiet som Transportstyrelsen är involverade i ärendet.

Kampanj granskar vilotidsregler

Under hösten ska sjöfartsmyndigheterna inom Paris och Tokyo MOU sätta fokus på efterlevnaden av kravet på minimibesättning samt vilotidsregler för vaktgående sjömän. Som underlag för inspektionerna har organisationen tagit fram ett underlag med tio punkter som ska granskas, däribland frågor om utkik, dokumentationsrutiner och kompensation för avbruten vila för vaktgående. Kampanjen omfattar såväl däck- som maskinpersonal och sträcker sig mellan första september till 30 november.

Svarta listan

På Paris MOU:s svarta lista finns för närvarande tio länder. Dessa är Cambodja, Sant Vincent and the Grenadince, Comoros, Cook Island, Sierra Leone, Moldavien, Togo, Dominikanska republiken, Honduras och Tanzania. Sverige finns, tillsammans med de flesta andra Europeiska länder, på organisationens vita lista.



SAN NYTT

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen 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:
Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen
Offentliganställda

San-nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Göteborgstryckeriet, Göteborg 2014