



# SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 37 2/13

## TEMA: LAGERLOGISTIK

Högt tempo i lagret på Galaxy.....	1	Transportstyrelsen informerar .....	5
Trucken - nödvändig men olycksdrabbad.....	3	English summary .....	6
San har ordet .....	4	Profilen: Leif Näslund löste värmeproblem .....	7
San tipsar .....	4	I korthet .....	8
Forskning.....	4	Livbåtsolyckor kan minskas med nya krokar .....	8

## Högt tempo i lagret på Galaxy

Allt som ska ätas, drickas och handlas på Galaxy kommer ombord via lagret på däck två. Vinterhalvårets stora leveransutmaning är att anpassa beställningarna efter det skiftande passagerarantalet. Högsäsong är den omständliga logistiken ett problem.

De sista nattsuddarna är på väg till sina hytter när lagerarbetarna går på morgonens första vakt. Datorerna öppnas, beställningar går igenom och gallergrindarna in till förråden ställs på vid gavel inför bunkringen. Fem i sex kommer bogportarna på däck tre att öppnas. Kvant över åtta är det avgång. På den tiden ska fartyget lossas, lastas och sopcontainrar skiftas. Dessutom försöker man alltid få ner hela leveransen till lagret innan fartyget lägger ut. Misslyckas det måste varorna slussas genom hissen eftersom man av säkerhetsskäl inte får ha dörren in till hisshuset och hissluckan öppna samtidigt under gång.

### 50-60 pallar

– Då måste vi dra bort rampen och stänga dörren varje gång vi ska köra hissen, säger lagerchef Jan Häggblom. Det är inte särskilt tungt, men det tar tid.

Den här morgonen är det dock inget problem. Bokningarna de närmaste dagarna är relativt få och åtgången i restauranger och butiker blir där med begränsad. Högsäsong, när det brukar vara runt 1 600 passagerare, kan det däremot vara svårt att hinna få ner allt i tid.

– En normal sommardag får vi ombord 50-60 pallar. Upp till 50 pall går bra att få ner om alla gör det de ska, men får vi fler



Lagerchef Jan Häggblom kontrollerar att leverans och följesedlar stämmer överens.

blir det problem, säger Jan.

Portarna går upp och släpper in det skarpa morgonljuset i Åbo hamn. Långtradarna rullar av i en strid ström. När däck är tömt körs linne, proviant och butiksvärvar ombord i tre 40-fotscontainrar. Medan hotellavdelningen tar emot linnet sköter lagerpersonalen det övriga. Med en manuell truck flyttas godset fram till bakkanten av containern. En gaffeltruck lyfter ner pallarna på däck. Därifrån kör Risto Helldan in varorna i hissen med en eltruck. För att komma in med ekipaget i hisshuset måste Risto ut och vända i motsatta körfilen.

– Här kan det komma bilar riktigt snabbt och det gäller att akta ryggen när

man svänger runt, säger han.

Tempot är högt. Arbetet effektivt. Alla vet vad de ska göra. Det enda som sinkar flödet är hissen som bara har plats för två pallar åt gången.

– Det där är ett råtthål, muttrar Kaj Blomster och nickar mot hisshuset. Vi måste vara fem stycken, tre här uppe och två där nere, för att hinna få ner allt i tid och då är det inget normalt arbetstempo. Fastnar man i någonstans tar man i lite extra och det är inte konstigt att folk får ont i rygg och axlar.

### Ständig vaksamhet

Arbetet på bildäck kräver ständig vaksamhet. Det är bullrigt. Bilar och lastbilar rullar



Kökschef Tony Boman ansvarar för beställning av proviant.

ombord i snabb takt. Sommartid är det dessutom mycket passagerare att hålla undan för.

– Många familjer går med ungarna efter sig utan någon ordentlig koll på dem och det känns lite otäckt. När man har 800 kilo på gafflarna är inte det första man tänker på att kolla hur det ser ut bakåt, säger Jan.

Stressen och den omständliga lagerlogistiken beror, enligt besättningen, på att fartyget inte är byggt för den trad hon nu går. Meningen var att hon skulle trafikera sträckan Helsingfors Tallin och ligga till kaj om dagarna med gott om tid för bunkring. Men så blev det inte.

– Det bästa hade varit om vi hade haft plattformar på bildäck där man kunde

beställts har kommit och att leveransen stämmer överens med följesedlarna.

– Fick vi inga öltankar, undrar han plötsligt.

Någon skakar på huvudet.

– Nehej. Jag ringer och hör efter vad som hänt, säger Jan och försvinner in på kontoret.

Att varor inte dyker upp, i alla fall utan att lagret varskotts, är ovanligt, säger Jan. Men ibland blir det fel.

– Framför allt på sommaren, när skeppshandlarna har vikarier, kan det bli lite tokigt. Skriver vi en etta på beställningen får vi inte alltid en pall utan det kanske kommer en kartong eller en ask med grejer, säger han.

Men ruljansen ombord står inte och faller med en felaktig leverans. Beställningarna görs med cirka två dagars framförhållning och förråd och kylar är tillräckligt stora för att rymma ett ordentligt lager.

Härifrån går varorna sedan vidare ut till restauranger, caféer, barer och butiker. Vissa, som exempelvis kökspersonalen, kommer själva ner hit och plockar åt sig det de behöver. Till barena förbereds vagnar som hämtas medan annat körs upp av lagerpersonalen. Godis, chips och öl till taxfreebutiken hör till den sistnämnda kategorin. Kaj ansvarar för de varorna.

– Nu i maj byter vi årskampanj. Då gäller det att göra slut på fjolårets kampanjvaror så att vi får plats för de nya grejerna, säger han medan han staplar kartonger med Fazer, Marianne och Salmiak på en

lagervagn.

Många passagerare vill ha det de alltid köpt när de åker "Ålandsbåt" och Toblerone, ananaspastiller, gröna marmeladkulor och Marianne brukar gå åt. Samtidigt måste butikerna utveckla sortimentet och fånga upp nyheter. Men att på förhand avgöra vad som kommer att sälja är svårt.

– Till en början får man beställa lite grand och se hur det går. Men tar man hem för lite är risken att det tar slut i butiken så det är hela tiden en avvägning, säger Kaj.

### Planering

För beställning av proviant ansvarar kökschef Tony Boman. Han inleder varje dag med att gå igenom kylar och frysar för att se vad som behövs.

– På sommaren är beläggningen hög men konstant och vi vet ungefär hur mycket som kommer att gå åt, säger han.

Nu på våren är det mer svåröversägligt. Antalet passagerare kan skifta från några hundra till över tusen från en dag till en annan, vilket gör kökschefens uppgift besvärlig. Överbeställningar kan leda till att mat blir gammal och måste slängas medan för lite kan innebära att rätter måste strykas ur menyn. Frysvaror håller bra; mejeriprodukter är känsligare.

– Men allra svårast är sushin som vi har på buffén, säger Tony. Den kommer färdig och håller bara i två dagar.

Storhelger är särskilt svårplanerade.

– Röda dagar får vi knappt några leveranser alls. Jag jobbade påsken och då var jag tvungen att beställa det som skulle komma på tisdagen redan på torsdagen veckan innan, säger Tony.

Fartyget får proviant från ett 20-tal leverantörer i Sverige, Finland och Estland och

*"Antalet passagerare kan skifta från några hundra till över tusen från en dag till en annan"*

köra ner hela containrarna till lagret, säger Kaj. Men det skulle antagligen bli för dyrt att bygga om.

Nere på lagret tas varorna snabbt om hand. Godis, leksaker, parfym, vin och öl rullas in i respektive förråd. Kartonger öppnas och hyllor fylls på. Provianten lyfts in i kyl- och frysrum. Med de stora mängder som förvaras här måste allt stå på rätt plats för att det ska gå lätt att hitta. Det är också viktigt att de produkter som har kortast datummärkning placeras längst fram så att det inte står och blir gammalt. Medan pallarna plockas av går Jan runt och kontrollerar att det som



Kaj Blomster fyller på godis i taxfreebutiken.

varje morgon gör Tony en ny beställning. Underlaget lämnar han till Jan som knappar in uppgifterna i datorn och skickar vidare. Under sommaren kan det gå 100 kilo oxfilé och 200 kilo köttbullar om dagen. Till det kommer all dricka, godis och presentartiklar. För att ha kontroll på allt som går in och ut genom lagret görs regelbundna inventeringar.

### Sophantering

– Vi följer ett rullande schema och det är nästan alltid en inventering på gång, säger Jan. Det tar visserligen lite tid, men det är bra att göra dem ofta. Blir det fel någonstans upptäcker vi det snabbt och kan rätta till det.

På lagerpersonalens lott ligger också

sophantering. Varje dags klockan tre går man en runda i barer och restauranger och samlar ihop tomkartonger, överbliven plast, flaskor och burkar. Avfallet körs vidare upp till sopcontainrarna på däck tre som töms varannan dag.

Förutom sophantering ägnar lager personalen eftermiddagen åt att packa upp och fylla på i hyllorna. Kvar över sex i lägger fartyget till i Värtahamnen i Stockholm. Då väntar nya leveranser att ta om hand.

Linda Sundgren

Trånga hissar och gångar försvårar arbetet för lagerpersonalen.



## Trucken – nödvändig men olycksdrabbad

Truckar är nödvändiga för att minska lyften och öka effektiviteten vid lagerarbete. Samtidigt är det den maskin som är inblandade i flest arbetsolyckor. Det visar statistik från Arbetsmiljöverket.

Varje dag inträffar truckolyckor på svenska arbetsplatser. Ofta handlar det om klämskador på händer och fötter, men vid kollisioner och vältningar kan följderna bli betydligt allvarigare. Över 600 anmälningar om arbetsolyckor där truckar varit inblandade görs årligen och sedan 2005 har nio personer omkommit.

### Styrman påkörd

Även till sjöss inträffar tillbud med truckar. På bildäck är det mycket satt hålla reda på bland gods, fordon, passagerare och personal. 2011 inträffade en uppmärksam olycka där en styrman blev påbackad av en truck på lastdäck med svåra skador som följd.

Under senare år har Arbetsmiljöverket vidtagit flera åtgärder för att försöka minska antalet olyckor. Bland annat har krav på tillstånd för den som ska köra truck införts. Det innebär att alla som ska köra truck först måste genomgå en teoretisk och praktisk utbildning. Där efter utfärdar arbetsgivaren ett tillstånd. Förutom olyckor kan truckar även bidra till förslitningsskador när den används under längre tid. Det handlar om vridningar i nacken och skador på grund av ensidig belastning.

Linda Sundgren



Trucken på bilden har kört gafflarna genom skrovsidan.

### Arbetsmiljöverkets råd för säkrare truckhantering

- Avgränsa användandet. Så långt som möjligt ska trucktrafiken avgränsas från gående och andra oskyddade personer.
- Använd rätt truck för uppgiften. Det minskar risken för såväl akuta olyckor som förslitningsskador.
- Åtgärda skador. Trucken ska kontrolleras och underhållas väl. Skador bör åtgärdas omgående.
- Använd bälte. Många truckar har bälte, främst för att skydda om trucken välter.
- Använd skyddsskor. Såväl truckförare som de som arbetar i närheten av trucken ska använda skyddsskor.
- Tillstånd. Alla som ska köra truck måste ha ett tillstånd från arbetsgivaren. Tillstånd ska endast ges till dem som har tillräckliga teoretiska och praktiska kunskaper för uppgiften.
- Undvik långa arbetspass. Truckarbete sker många gånger under stress, särskilt vid lastning och lossning. Långa arbetspass kan sänka truckförarens koncentration förmåga och öka risken för olyckor.

#### Utbildning av truckförare

Är du osäker på vilka kunskaper den som ska köra truck måste ha Sök på nätet efter TPL 10, Riktlinjer för truckförarens kunskaper och färdigheter, så får du veta mer. Dessa riktlinjer har tagits fram av Prevent på uppdrag av arbetsmarknadens parter.

## ~ SAN HAR ORDET ~

### Handbok för bättre arbetsmiljö

För att minska risken för olyckor och ohälsa ombord är det viktigt att ta hänsyn till arbetsmiljön redan vid planeringen av en ny- eller ombyggnad. I det skedet är det lättast att påverka utformningen, när fartyget väl är byggt kan det vara både svårt och dyrt att göra ändringar. Men det är inte alltid så enkelt att bedöma hur en färdig arbetsmiljö kommer att se ut genom att enbart titta på ritningar. Därför har jag tillsammans med Anna-Lisa Osvalder, professor i människa-maskinsystem vid Chalmers tekniska högskola, tagit fram en metodhandbok för granskning av ritningar ur ett arbetsmiljöperspektiv. Syftet är att underlätta en systematisk granskning med fokus på de arbetsuppgifter som ska utföras. Handboken ger också tips på hur man kan bygga enkla skalm modeller för att lättare kunna uppskatta utrymme och avstånd. Metoden ställer inga särskilda krav på förkunskaper och kan användas av skyddsombud

eller annan ombordpersonal. Även personer som på olika sätt deltar i arbetet med att utforma arbetsplatser ombord kan ha nytta av den, till exempel fartygskonstruktörer, inspektörer från redrier, klassificeringsbolag och myndigheter. Metoden har till stor del utvecklats med hjälp av sjömän och deltagare vid SEKO sjöfolks skyddsombudsutbildningar med finansiering av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Handboken finns fritt tillgänglig på San:s hemsida [san-nytt.se](http://san-nytt.se). Har du några frågor om handboken får du gärna kontakta mig på [cecilia@soteria.se](mailto:cecilia@soteria.se)

Cecilia Österman/ Linnéuniversitet i Kalmar



***"Fartyget är tungarbetat för att vara så pass nytt. Men vi har fått fantastiskt fina arbetsscheman och sammanhållningen är bra."***

*Jaana Åsberg, kock och skyddsombud på Finlandsfärjan Galaxy*

## ~ UTBLICK ~

### Farligt dåliga fartyg i Sydafrika

I slutet av februari tillbringade jag en vecka i Kapstaden i Sydafrika. En fantastisk plats på många sätt, men också en hamnstad dit en hel del riktigt dåligt tonnage kommer. Under mitt besök träffade jag bland andra inspektören, Azwimbavhi Muladzi, som arbetar på den sydafrikanska sjöfartsmyndigheten Samsa. Han hade en teori om att redare låter de yngre och finare fartygen gå i trafik på Europa; när de börjar bli slitna styrs trafiken över till Afrika. Myndighetskontrollen längs den afrikanska kusten är, enligt Azwimbavhi, i många länder i stort sett obefintlig. En annan person i Kapstaden som möter utsatta sjömän är ITF-inspektör Cassiem Augustus. Han berättar om usla boendeförhållanden, misshandel och till och med fall där sjömän försvunnit spårlost ute på havet. Allra värst är det inom fiskeflottan där

sjömännen arbetar sju dagar i veckan, 18 timmar per dygn i över ett år innan de får komma iland. Då och då hör desperata sjömän av sig till Cassiem och han gör ofta fartygsbesök. Men sedan något år tillbaka har det blivit svårare för honom att sköta sitt arbete. Den statligt ägda hamnen har anlitat ett privat vaktbolag för att sköta säkerheten i området och de vill inte släppa in ITF. Cassiem är därför tvungen att be polisen om eskort för att ta sig in i hamnen. Polisen ställer gärna upp, men den nya säkerhetsproceduren är omständlig för både dem och Cassiem. Nu kan man bara hoppas att den sjöarbetskonvention som träder ikraft i augusti, MLC, blir ett litet steg i rätt riktning och gör att världens sjömän kan få det lite drägligare.

Linda Sundgren/redaktör San-nytt

## ~ SAN TIPSAR ~

### Höstens San-konferens

När olyckan väl har hänt är temat för årets San-konferens. Den går av stapeln den 24 oktober i Göteborg. En rad intressanta föredragshållare kommer att vara på plats och deltagandet är som vanligt kostnadsfritt. Mer information kommer, men har du frågor om konferensen redan nu kan du mejla [eva.ohlsson@transportgruppen.se](mailto:eva.ohlsson@transportgruppen.se).

### Checklistor i arbetsmiljömanualen

Den senaste revideringen av *Arbetsmiljömanual för sjöfarten* är klar. En nyhet är att manualen försetts med ifyllningsbara checklistor. Du hittar manualen på Sans hemsida, [san-nytt.se](http://san-nytt.se).

### Utbildning

Hittills har cirka 200 personer påbörjat Sans webbaserade arbetsmiljöutbildning. Gå in på Sans hemsida, [san-nytt.se](http://san-nytt.se), och testa dina arbetsmiljökunskaper. Utbildningen är kostnadsfri.



## ~ FORSKNING ~

### Ny bryggteknik av sjömän för sjöman

Fartygsbryggor har de senaste femton åren försetts med alltmer teknisk utrustning. Det handlar om GPS, elektroniska sjökort och AIS (automatiskt identifierings system). Problemet är att den nya tekniken inte alltid är anpassad efter användaren, att den ger dålig överblick och är svår att integrera till ett enhetligt system. Sjökapten och docent Margareta Lützhöft vid Institutionen för sjöfart och marin teknik på Chalmers tekniska högskola i Göteborg, har under många år strävat efter mer användarvänlig bryggteknik. Nu är hon involverad i utvecklingsprojekt tillsammans med två nordiska teknikföretag. – Vi har ombordanställda med i det här arbetet så det blir teknik för sjömän av sjömän, säger Margareta Lützhöft. Vill du veta mer om användarvänlig bryggteknik, kontakta Margareta på [margareta.lutzhoft@chalmers.se](mailto:margareta.lutzhoft@chalmers.se).

## ~ TRANSPORTSTYRELSEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsen sprider information om angelägna händelser i branschen. Hela texten kan hämtas på hemsidan [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se). Den kan också läsas på engelska på [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).



Bilden visar den avslitna vajern.

### Rostskadad livbåtsvajer orsak till fem omkomna

Under en större livbåtsövning på ett stort passagerarfartyg sjösatte man tre livbåtar. När man hivade en av dem gick vajern till det förliga fallet av och livbåten kom att hänga i den aktra kroken tills den kom till ca 45° vinkel då krokarrangemanget i livbåten brast. Denna föll ned till vattnet, ett fall på ca 20 meter och hamnade upp och ner. I livbåten fanns vid tillfället 8 man. En kastades ur när den slog i vattnet, och två lyckades efter fallet ta sig ur av egen kraft. Övriga fem förklarades senare omkomna. Det visade sig att vajern, som bytts ut två och ett halvt år tidigare, gått av vid den del som löper runt det övre skivblocket. Det fanns betydande rostskador i vajerns inre trådar. Vidare utredning pågår. Det är oerhört viktigt att man korrekt och noggrant underhåller livbåtar och tillhörande anordningar. Det är också viktigt att man tränar med utrustningen så realistiskt som möjligt, men utan att utsätta besättningen för onödiga risker. Det är inte nödvändigt att ha någon i båten då den firas eller hissas upp. (Om man ändå väljer att ha någon i båten, rekommenderas det att man firar och hissar upp båten utan någon person i, innan man påbörjar själva övningen. Man bör då dessutom vidta särskilda säkerhetsåtgärder, t.ex. använda fallskyddsutrustning till besättningen och, om båten är täckt, låta dem vistas på utsidan.)

Närmare rekommendationer (som f.ö. är införlivade i den svenska föreskriften TSFS 2009:93) finns i dokumentet MSC.1/Circ.1206.Rev.1, som är utfärdat av IMO. Det finns på följande länk:

[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=25943&filename=1206-Rev-1.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25943&filename=1206-Rev-1.pdf). Dessutom har IMO i dokumentet MSC.1/Circ.1326 klargjort att det inte är nödvändigt att ha besättning i livbåten då den firas eller hissas upp (se länk [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=25969&filename=1326.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25969&filename=1326.pdf)).

Safety Alert SLma 2013-03-06

### Slarv med utkik ledde till böter

Sjörättsdomstolen har avgjort ett ärende, där ett sjömättingsfartyg och ett fiskefartyg varit inblandade i en närsituation. Förutsättningarna var följande. Ombord på sjömätaren höll man vid tillfället på att sjömäta. Fartyget hade därmed begränsad manöverförmåga och förde därför dagarsignaler som visade detta. Ombord på fiskebåten rensade man fångsten samtidigt som man höll koll på omgivningarna och navigationen genom att med upp till 15 minuters intervall gå upp på bryggan. Fiskebåtens fart var ca 8 knop och sikten god. Från sjömätaren anropade man fiskebåten via VHF, då man ansåg att en närsituation höll på att uppstå, men fick inget svar. Man avgav då en ljudsignal, varvid fiskeskepparen sprang upp till bryggan. Denne kunde då konstatera att sjömätaren girat, och att det inte längre fanns risk för kollision. Domstolen kunde konstatera att fiskebåten varit väjningsskyldig (regel 18c) och att man inte hållit utkik enligt kraven. Därför dömdes skepparen till böter för vårdslöshet i sjötrafik.

SLma Gbg mål nr B 7206-12

### Små misstag med stora konsekvenser

Ibland kan till synes små misstag få väldigt stora konsekvenser. Här nedan ges tre exempel på händelser, där en till synes bagatellartad miss lett till olyckshändelser eller fått konsekvenser som haft betydelse för driften. Gemensamt för de tre händelserna är att man glömt att återställa brytare eller ventiler efter arbeten i systemet. Snabbavstängning som inte återställts ledde till maskinstopp. Hjälpmaskinen på ett mindre passagerarfartyg dog strax före avgång. Den andra startades, och man gjorde en liten provtur utan last eller passagerare. Under

provturen stoppade de två aktra huvudmaskinerna och strax därefter även den andra hjälpmaskinen. Man vände för att förtöja igen, men strax innan man var framme stoppade även de förliga huvudmaskinerna. Orsaken var att man vid en säkerhetskontroll missat att återställa snabbavstängningsventilerna. Maskinerna kunde gå en stund på bränslet som var kvar i ledningarna, men stoppade sedan.

SFu dnr 06.05.02 TSS 2012-2557

### Glömd brytare efter service en av orsakerna till totalförlust

Färjan lämnade hamn på kvällen efter att ha lastat full last med trailrar och lastbilar. Efter någon timme upptäckte vakten rökutveckling på väderdäck, inne i det täckta utrymmet längst föröver (som ibland kallas garage). Samtidigt gick brandlarmet. Trots snabb respons från besättningen beslutade man redan efter en kvart att överge fartyget, då branden utvecklades mycket fort. Fartyget brann i flera veckor, innan man slutligen kunde släcka. Skadorna var mycket omfattande. En orsak till den snabba brandutvecklingen var att en branddörr mellan bildäcket och inredningen stod öppen och surrad i det läget. Dessutom fick man inte igång drencherpumpen (kraftig vattensprinkler) på bildäck, samtidigt som ett rör till inredningssprinklern gick av. Medan fartygsingenjören arbetade med att koppla förbi rörbrottet, hann branden ta fart. Innan man fick igång drencherpumpen blev det för sent. Det visade sig att anledningen till att drencherpumpen inte gick igång var att en strömställare stod i fel läge efter ett tidigare servicearbete.

BSU 445/10



Strömställare till drencherpump som stod i fel läge.

## ~ ENGLISH SUMMARY ~

Read the whole magazine in English at [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

### THEME: WAREHOUSE LOGISTICS

## Fast and furious in the stores

The last night owls are on the way to their cabins when the stores workers go to the morning's first watch. The computer is switched on, orders are checked and the gates to the stores are left wide open for the bunkering that will soon take place. At five to six the bow doors on deck three will be opened. Departure is at quarter to eight. By that time, the ship must be unloaded, loaded and the waste skips exchanged. As well as this, the crew always try to get the entire delivery into the stores before the ship leaves port. If that is not possible the goods must be taken down by lift, because for safety reasons the door to the lift and the lift shaft may not be open at the same time when sailing.

"Then we have to pull away the ramp and close the door every time we want to use the lift," says Jan Häggblom, the stores manager. "It is not particularly heavy, but it takes time."

The doors are opened and the sharp morning light streams in from the harbour at Turku. When the deck is empty, linen, supplies and shop goods are driven onboard in three 40-foot containers. Goods are moved forwards to the rear edge of the container with a manual truck. A fork-lift truck lifts the pallets down onto the deck. From there, Risto Helldan takes the goods into the lift with an electric truck. To get the truck into the lift, Risto has to swing out and turn around in the opposite lane.

"The vehicles sometimes drive really fast and you have to be very careful when turning around," he says.

Down in the stores the goods are quickly taken care of. Sweets, toys, perfumes, wine and beer are all put into the various compartments. Given the large quantities that are stored here, everything must be in the right place for it to be easy to find. It is also important that products with the shortest dates are placed at the front so that they do not get left behind and become too old to sell. Tony Boman, the chef, is responsible for ordering the supplies.

He starts each day by going through the fridges and freezers to see what is needed.

"In the summer the number of covers is high but constant, and we know how much will be needed," he says.

Now, in the spring, it is more difficult to predict. The number of passengers can change from a few hundred to over a thousand from one day to another, which makes the chef's job tricky.

"The most difficult food is the sushi that we have in the buffet. It is supplied ready to eat and only keeps for two days," says Tony.

## Fork-lift trucks - necessary but accident-prone

Every day there are truck accidents at Swedish workplaces. There are over 600 reports made annually of occupational accidents in which trucks are involved, and since 2005 nine people have died in this type of accident. Even at sea there are incidents with trucks. On the car deck there is a lot to keep track of such as goods, vehicles, passengers and staff. The Work Environment Authority has taken several measures to try to reduce the number of accidents. Among other things, it has introduced the requirement for a permit to drive fork-lift trucks.

Advice from the Work Environment Authority to reduce the risk of truck accidents

- Separate the area of use. As far as possible, separate truck traffic from pedestrians and other vulnerable people.
- Use the right truck for the job. This reduces the risk of serious accidents as well as RSI (repetitive strain injuries).
- Repair any damage. The truck must be checked and well maintained. Any damage must be repaired immediately.
- Use the safety belt. Many trucks have a safety belt, mainly to protect the driver if the truck tips over.
- Use protective footwear. Truck drivers as well as those people working near the truck must use protective footwear.
- Permit. Everybody who drives a fork-lift truck must have a permit from the employer. A permit may be given only to those who have sufficient theoretical and practical knowledge for the task.
- Avoid long working hours. Truck work is often carried out under stressful conditions, in particular during loading and unloading. Long working hours can

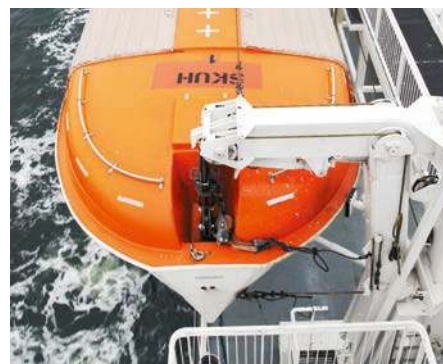
reduce fork-lift drivers' ability to concentrate and increase the risk of accidents.

## Lifeboat accidents can be reduced by using approved hooks

Lifeboat drills often involve large risks. The latest serious accident occurred on 10 February on the Malta-flagged cruise ship, Thomson Majesty. The ship was moored in Las Palmas in the Canary Islands and the crew were carrying out a lifeboat drill. The lifeboat had been tested in the water and was being hoisted up when the fore cable suddenly snapped. This put huge tension on the aft cable, which broke immediately afterwards. The boat plummeted down onto the surface of the water and five of the eight crewmembers sitting in the boat died.

"The problem lies with the on load-hooks. All possible things fail, including levers, pins, lugs and maintenance. Maintenance is absolutely essential, and if it is not carried out correctly there is a big risk that something will go wrong," says Roland Eklöv, who works with lifeboat safety at the Transport Agency.

As a result of the large number of accidents that have occurred, the UN marine safety organisation, IMO, has decided that all lifeboat hooks of this model must be examined and approved if they continue to be used. This work must be completed by 1 July 2019. Many of the lifeboat accidents that occur need not have happened. For some years the requirement that lifeboats must be manned when they are launched and hoisted up has been removed. It is up to the ship's master to make the decision before each drill, and this applies to both traditional lifeboats as well as free-fall lifeboats that are ejected from the ship's aft section.



# Leif Näslund löste värmeproblem

Elektroingenjör Leif Näslund på M/S Isolde är en problemlösare av stora mått. I fjol prisades han av Sjömanshusstiftelsen för uppgradering av belysningen på lastdäck och under årets belöningsdag fick han utmärkelse för två olika uppfinningar.

– Sjömän måste vara lite som schackspelare och hela tiden tänka framåt. Bara man får klura ett tag hittar man alltid en lösning, säger han.

Trots 40 år till sjöss har Leifs intresse för sitt arbete inte avtagit. Han tycker fortfarande om att komma ombord och att försöka hitta sätt att höja säkerheten och förbättra arbetsmiljön. Under senare år har han flera gånger premierats av både arbetsgivaren Wallenius och Sjömanshusstiftelsen för sina innovationer.

Förra året tog han sig an överhettningen i Isoldes central för elektronisk utrustning. I utrymmet finns en mängd funktioner som är avgörande för navigation och kommunikation som gyro, reservgyro, telefonväxel och walkie-talkie system. Elektronik genererar stora mängder värme och den ursprungliga ventilationen har inte räckt till för att hålla temperaturen på en acceptabel nivå.

## Överhettning

– Det ska vara max 25 grader i ett sådant rum, men vi hade 35 till 40 grader, berättar Leif. Det är inte bra för instrumenten och servicekillarna som kom ombord klagade alltid på att det var för varmt.

Den enkla lösningen på värmeproblemet hade varit att installera ett kylaggregat, men det ville Leif helst undvika.

### Leif Näslund

**Ålder:** 63

**Familj:** Sonen Mickael, 33, år. Två kinesiska nakenhundar som han har delad vårdnaden om.

**Bor:** Umeå

**Tjänst:** Elektroingenjör på Wallenius M/S Isolde.

**Aktuell:** Belönad för två innovationer av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

**Bakgrund:** Asea, Sahlénrederierna, eget elföretag i tio år, Gorthon, Casino Express, Wallenius.

**Arbetsmiljö tips:** Var försiktig med köldmedel så att det inte läcker ut i inandnings- eller utomhusluften.



Leif Näslund på Sjömanshusstiftelsens belöningsdag i Göteborg.

Aggregaten innehåller freoner som vid läckage kan spridas i inandningsluften; de kräver underhåll och är dessutom dyra att köpa in och installera. Leif beslöt att istället försöka ta tillvara på den nerkylda överskottsluften från kringliggande inredning för att kyla ner utrymmet.

Ett ventilationsrör drogs från inredningen in till apparaturrummet som också förseddes med spjäll.

– Jag tog en motorman till hjälp och själva jobbet var lätt gjort, det tog inte mer än ett par dagar. Ritningarna hade jag i huvudet, det jobbar jämnt, säger han med ett kort skratt.

Leif berättar att insatsen resulterade i en temperatursänkning på 13 till 14 grader. Och investeringskostnaden blev blygsam.

– Materialet gick på cirka en tusenlapp och det var betydligt billigare än om vi hade köpt ett kylaggregat som går på 40 till 50 000 plus installationskostnader.

## Från tåg till fartyg

Leif har tillbringat större delen av sitt yrkesliv till sjöss, men det var inte där han började. Som nyutexaminerad elektroingenjör hamnade han hos ett företag i Västerås där han ritade järnvägslok. Men när han såg en annons om att Sahlénrederierna sökte någon med hans kvalifikationer till sina kylbåtar på Sydamerika tog han chansen.

– Jag hade tröttnat på att stå vid ritbordet. Sen var det väl lite äventyrlusta också som gjorde att jag gav mig iväg.

Då, 1973, var liggtiderna i hamnarna långa och Leif gick ofta iland. Men även

om sjöfarten förändrats och han numera sällan kommer av fartyget har han stannat kvar i branschen.

– Jag har trivts med arbetskollegor och gemenskapen ombord. Det var bara när sonen föddes som jag gick iland och jobbade med elinstallationer i egen firma under åtta år, men sedan gick jag till sjöss igen.

*”Ritningarna har jag i huvudet, det jobbar jämnt”*

Att bara göra det nödvändigaste har aldrig legat för Leif. Han tycker om att klura på olika lösningar. Förra året hjälpte han kocken med bullret i byssan.

– Han gick runt med hörselkåpor när han lagade mat. Det såg rätt dumt ut, men det berodde på att utsugningsfläkten ovanför stekbordet hela tiden gick på maximalt varvtal och förde oväsen.

I samband med ett underhållsarbete installerade Leif en varvtalesreglerare.

– Jag satte även dit en liten ratt så nu kan han själv ställa in varvtalet.

Leif närmar sig pension. Men även om han har mycket att göra hemma och för tillfället är sjukskriven efter att ha opererat en utsliten axel, är han inte redo att släppa sjöfarten ännu.

– Man måste vara mentalt förberedd innan man slutar. Jag känner mig fortfarande relativt ung i knoppen och har svårt att tänka mig hur det skulle vara att inte åka ut på sjön.

Linda Sundgren

# Livbåtsolyckor kan minska med godkända krokarna

I februari omkom fem besättningsmän när livbåten de satt i plötsligt släppte och störtade rakt ner i vattnet. Många allvarliga olyckor inträffar under övning med livbåtar, men nya krav på utrustningen kan öka säkerheten.

Livbåtsövningar är förenade med stora risker. Den senaste större olyckan inträffade tionde februari på det Maltaflaggade kryssningsfartyget Thomson Majesty. Fartyget låg förtöjt i Las Palmas på Kanarieöarna. Livbåten hade provkörts i vattnet och var på väg att firas upp när den förliga vajern plötsligt brast. Det satte hårt tryck på den aktra vajern och strax bröts även den. Båten föll handlöst mot ytan och fem besättningsmän omkom. I mars 2012 inträffade en liknande olycka på danskkontrollerade Anna Maersk i Kobe, Japan. När besättningen klev i båten släppte den från sitt fäste och föll 18 meter ner i vattnet. En person omkom.

## 40 000 fartyg granskas

I båda de här fallen inträffade olyckan i samband med sjösättning eller uppfinning, något som är utmärkande för livbåtsolyckor.

– Problemet är on-load-krokarna. Allt möjligt fallerar som spakar, sprintar, klackar och underhåll. Underhåll är a och o och sköts inte det korrekt är risken stor att något går fel, säger Roland Eklöv som arbetar med livbåtssäkerhet på Transportstyrelsen.

Krokarna är en del i ett större system som gör det möjligt att frigöra livbåtar och sjösätta dem under belastning. Men

anordningarna är känsliga och om de inte hanteras korrekt kan det få allvarliga följder. Som en konsekvens av det stora antal olyckor som inträffat har FN:s sjösäkerhetsorgan, IMO, beslutat att samtliga livbåtskrokarna av den här modellen ska gås igenom och godkännas för att få fortsätta användas. Det arbetet ska vara slutfört till första juli 2019.

– Det finns ett 90-tal olika on-load-krokarna på cirka 40 000 fartyg. Hur många av dem som inte kommer att godkännas vet vi ännu inte, men jag tror att det här kommer att hjälpa till att minska olyckorna, säger Roland Eklöv.

## Upp till befälhavaren

Men många av de livbåtsolyckor som inträffar hade inte behövt ske. Sedan några år är kravet på att livbåtar ska vara bemannade när de sjösätts och firas upp borttaget. Det är upp till befälhavaren att fatta det beslutet inför varje övningstillfälle och det gäller såväl traditionella livbåtar som frifalls-livbåtar som skjuts ut från fartygets akter.

– Det kan nog finnas olika skäl till att man ändå har folk i båtarna. Dels kan det vara svårt att ta sig ombord när de ligger i vattnet, dels vill man nog i alla fall någon gång öva med folk ombord hela vägen, säger Jörgen Zachau som arbetar med sjösäkerhet på Transportstyrelsen.

Linda Sundgren

## ~ I KORTHET ~

### Stigande arbetslöshet bland sjömän

Arbetslösheten till sjöss ökar. Det visar statistik från Arbetsförmedlingen sjöfart. I januari var 56 motormän och 147 matrosar utan jobb vilket kan jämföras med 43 respektive 144 samma period året innan. Mest ökade arbetslösheten bland befäl. I januari i år var 143 nautiker arbetslösa vilket var 25 fler än samma månad 2012. Inom maskin var 29 befäl arbetslösa i januari jämfört med 24 året innan.

(Arbetsförmedlingen sjöfart)

### Forskare vill sänka bullergränsen

I en ny rapport från arbetsmiljöverket föreslås sänkta gränsvärden för buller i arbetslivet. Forskarna konstaterar att även måttligt buller kan leda till tinnitus och överkänslighet och vill därför att gränsvärdet sänks. Rapporten *Hörsel och hörselskador i arbetslivet* har författats av professor Stig Arlinger vid Linköpings universitet.

(AV)

### Ökning av anmälda arbetsmiljöbrott

Under 2000-talets första decennium ökade antalet anmälda arbetsmiljöbrott kraftigt, och 2010-2011 nåddes den högsta nivån sedan 1988. Det visar en nypublicerad rapport från Arbetsmiljöverket. Främst är det anmälningar i kategorin vållande till kroppsskada som ökar, från knappt 200 per år till drygt 1200 årligen. Ökningen tros dock främst bero på förändringar i hantering och inställning till arbetsmiljöbrott snarare än en förändring i antalet faktiska brott.

(AV)



## 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: Lindgren & Söner, Göteborg 2013

