



SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart.

ÅRGÅNG 33 2/09

TEMA: VI OCH DOM

Land och sjö närmar sig varann på Broströms kontor 1	Utblick 4
Jobbväxling skapar gemenskap 2	Sjöfartsavdelningen informerar 5
Nytt redarnätverk diskuterar arbetsmiljö 3	English summary 6
"Sam måste hållas igång" 3	Profilen: Ulf Milberg 7
Ny webbsida med fler funktioner 3	"Bättre kontrollrum måste tvingas fram med nya regler" 8
Redaktionen har ordet 4	I korthet 8

Land och sjö närmar sig varann på Broströms kontor

En tvådagars introduktion på rederiet för all ny ombordpersonal ska föra land och sjö inom Broström närmare varandra.

– Jag vet att det här kommer att uppskattas och det är något vi borde ha gjort för länge sedan, säger personalchef Kenneth Thorén.

På de flesta arbetsplatser iland vore det otänkbart att anställa någon utan att först ha träffat personen i fråga. Men inom sjöfarten kan ett telefonsamtal till rederikontoret räcka för att få jobb ombord. Kanske har den här kulturen bidragit till att skapa den brist på samhörighet som ibland finns mellan ett rederis landanställda och besättningarna. En annan orsak till den vi-och-dom-känsla som många upplever hänger kanske ihop med det historiska arvet från tiden då kommunikationen mellan fartyg och land nästan helt bröts så snart man kastade loss. Men oavsett anledning är grusiga relationer sällan önskvärda. Idag är många rederier medvetna om problemen och försöker förbättra kontakterna.

– Det är otroligt viktigt att ha ett bra samarbete mellan land och sjö, särskilt inom tank. Med de stora förändringar och ökande krav som vi fått på oss de senaste tio femton åren är vi tvungna att samarbeta, säger Kenneth Thorén.

Han tycker att relationerna inom Broström redan är bra men att de kan bli ännu bättre. Därför har man beslutat att bjuda in all nyanställd ombordpersonal



Bro Developer på väg in till Göteborg och rederikontoret. Foto: Broströms bildarkiv.

till rederikontoret för att visa dem verksamheten på land. Under två dagar ska de få följa arbetet med allt från biljettbokning till kontakter med lastägare.

– Det här tror vi är en bra åtgärd för att de nya inte ska gå på allt snack ute på båtarna om att vi bara sitter här och hittar på jävelskap, säger Kenneth Thorén med ett skratt.

Idé från öppet hus-kvällar

Idén att bjuda in nyanställda kom från de öppna hus-kvällar som rederiet brukar arrangera för sjöbefälsstudenter på Chalmers. Då har de blivande befälarna fått komma till kontoret för information och en bit mat.

– Det har varit otroligt uppskattat och vi har haft ett sextiotal elever här varje gång. Så slog det oss plötsligt, att varför gör vi inte det här för våra egna anställda? En sådan enkel grej som jag är övertygad om kan göra stor skillnad.

Fyra träffar per år är inplanerade. Framst riktar man sig till ny personal, men även övriga ombord (cirka 350 svenskar och 150 filippiner) får delta i mån av plats.

– Jag vet att vi har många som gärna hade kommit hit och tittat. Men vi vill inte ha för stora grupper, maximalt femton personer åt gången. Vi vill inte att de ska flyta ihop till en anonym massa utan vi vill hinna prata med var och en av dem.

En annan metod för att förbättra relationerna mellan landpersonal och sjömän är att rekrytera kontorspersonal från fartygen. Hos Broström har majoriteten av landpersonalen sjöbakgrund.

– Att ha jobbat till sjöss är inte nödvändigt men det underlättar. Att ha miljökunskap är viktigt i kontakten med fartygen eftersom det annars blir väldigt lätt för dem att sitta där ute och tycka att vi inte förstår dem. När vi ska rekrytera exempelvis tekniker, tittar vi först bland våra chefer och ser om det finns någon lämplig som kan tänka sig vara intresserad innan vi söker externt.

Uppdrag: Skapa bra relationer

Kenneth Thorén beskriver rederiets personalavdelning som en serviceinrättning med främsta uppdrag att skapa bra relationer, inte minst till dem ombord.

– När de ska ut och jobba är det hundraprocentig uppställning från vår sida som gäller. De ska veta exakt när och vart de ska och var agenten möter upp dem. Vi ska nästan vara där och hålla dem i handen.

För att skapa ett bra samarbetsklimat behöver samtliga avdelningar ha goda relationer till dem ombord, menar

Kenneth Thorén. Och vissa får anstränga sig lite mer än andra för att uppnå det.

– Tekniker provar en mutter och passar inte den slänger de den över bord och tar en ny. Deras syn på personalen är lite densamma, om man hårdtrar det rejält. Vi har fått jobba mycket med att de ska se människorna ombord och de har också blivit betydligt bättre på det.

Alla ska bemötas väl

Men en god relation börjar byggas långt innan en anställning är aktuell, säger Kenneth Thorén. Öppet hus-kvällarna är ett sätt att skapa bra relationer på ett tidigt stadium liksom att delta på de branschdagar som skolorna arrangerar. Man är också mån om att ta väl hand om de studenter som gör sin fartygsförlagda utbildning på rederiets fartyg och målet är att varje kontakt med potentiella framtida medarbetare ska präglas av en positiv känsla.

– Ett bra bemötande hjälper oss att bygga på vårt redan goda rykte. Den som hör av sig till oss ska få ett avslappnat men korrekt bemötande, även om det bara är via telefon eller mejl.

Goda relationer mellan land och sjö underlättar i många olika sammanhang.

Förutom att de dagliga kontakterna mellan fartyg och kontor blir smidigare kan det också vara till fördel när personliga problem inom personalgruppen ska hanteras.

– Om en kvart kommer det hit en kille som har alkoholproblem. Hade vi inte känt varandra sedan tidigare hade han antagligen trott att vi skulle ge honom sparken. Nu vet han att vi är beredda att ställa upp och hjälpa honom, säger Kenneth Thorén.

Men han tycker inte att det enbart är landorganisationen som har ansvar för att samarbetet fungerar. Även de ombord måste anstränga sig för att det ska bli ett bra klimat.

– Vi har ansvar för att bjuda in, men de ombord har ett ansvar att haka på. Man kan inte bara gå runt och vara sur och vägra att lyssna, alla måste bjuda till.

Men att helt komma ifrån glappet mellan land och sjö är inte görbart, tror Kenneth Thorén. Och kanske är det inte ens önskvärt.

– Vi måste tillåta sjöfolket att prata lite skit om oss i mässen. Det får vi bjuda på så länge de inte kommer och slänger det oförtjänt i ansiktet på oss.

Linda Sundgren

Jobbväxling skapar gemenskap

Efter ett halvår på kontoret känner han sig mer delaktig i rederiet och har större förståelse för hur man arbetar iland. Överstyrman Martin Carlweitz tycker att fler borde pröva på att jobbväxla.

Idag är han tillbaka på ro-ro-fartyget Transpulp. För något han insåg som lastplanerare på rederikontoret var hur bra han trivs till sjöss.

– Det är fantastiskt att vara på sjön. Jobbet är varierande och vi är ett gott gäng ombord. Jag vantrivdes inte iland men jobbar hellre här.



Ändå är han glad att han tog den rederitjänst som utlystes i höstas och som varade fram till i mars i år. Den gav honom en bättre överblick över lastplaneringen på fartyget men också värdefulla personliga kontakter iland.

– Nu vågar jag ringa till kontoret och ställa de där dumma frågorna. Förut drog jag mig lite för det.

Martin Carlweitz har arbetat inom Transatlantic sedan 2000, först som

matros och sedan som styrman. Men trots många tjänsteår inom företaget har han inte riktigt känt sig delaktig i rederiets övergripande verksamhet förrän nu.

– Det finns en vi-och-dom-mentalitet som jag till viss del tror hänger samman med informationen ut till oss på båtarna. När man mejlar kontoret och det dröjer jättelänge innan man får svar undrar man vad de sysslar med och det är lätt att känna sig lite bortglömd.

Större förståelse

Även om han fortfarande tycker att respon- sen från rederiet kan bli bättre har han fått större förståelse för att svar ibland dröjer. Han vet också att det inte behöver bero på vare sig nonchalans eller ointresse.

– Jag vet hur mycket de har att göra på kontoret, det händer saker hela tiden. Och ibland är det någon som jobbar jättemycket med ett ärende utan att ha talat om vad som är på gång.

Gemensam julfest

Martin Carlweitz tycker att jobbväxling är ett bra sätt att skapa vi-känsla mellan fartyg och landkontor. Men han upplever att rederiet också gör annat för att minska det

mentala avståndet mellan land och sjö.

– Numera bjuder de in alla till gemensam julfest och sådant betyder mycket. De försöker också bli bättre på kommunikationen ut till båtarna. Ombord vill man veta vad som händer i rederiet, inte bara planerna för den egna båten, och får man inte tydlig information blir det lätt ryktesspridning och oro.

Under tiden som lastplanerare, för det egna fartyget plus två systerfartyg, kunde Martin bidra med en hel del kunskap tack vare att han hade jobbat ombord. På samma sätt kan han idag dra nytta av halvåret iland.

– Alla vi som höll på med lastplanering hade jobbat till sjöss, men eftersom jag hade varit på just de fartygen som jag ansvarade för blev det lite enklare. Jag visste precis hur det såg ut ombord och vilka speciallösningar som var möjliga.

– Jag vet hur hela förarbetet till en lastplanering ser ut och vad jag kan göra själv utan att ställa till det. Även en lastplanerare kan ha en dålig dag och missa saker, och numera kan jag göra en förändring utan att känna att jag riskerar att trampa någon på tårna.

Linda Sundgren

Nytt redarnätverk diskuterar arbetsmiljö

Närmare samarbete med Transportstyrelsen och utbyte av erfarenheter. Det är vad initiativtagaren till ett nystartat nätverk för redare hoppas på.

I mitten av maj träffades 17 representanter från tio olika rederier i Sarfs lokaler i Göteborg för att diskutera arbetsmiljöfrågor. Anette Wugk vid TT-line, som är en av dem som tagit initiativet till nätverket, är nöjd med mötet.

– Det här var ett första trevande försök men jag tror att det kan bli riktigt bra. Meningen är att vi ska hjälpa varandra istället för att sitta hemma på kammaren och uppfinna hjulet var och en för sig, säger hon.

Till första mötet var flera föredrags-hållare inbjudna: företrädare för Transportgruppen och Sjöfartens arbetsgivarförbund, en doktorand från Chalmers

som pratade om den ekonomiska lönsamheten i samband med arbetsmiljöinsatser, kanslichefen för Sjömanshusstiftelsen som uppmanade till förslag på hur de ombordanställdas uppfinningar inom arbetsmiljöområdet ska kunna spridas vidare samt en representant från Transportstyrelsen. Den sistnämnda kommer alltid att ha en representant med på nätverksträffarna.

– Vi vill gärna ha ett närmare samarbete med myndigheten. Vi vill att de informerar oss om vad som är på gång så att vi kan ta höjd för det istället för att vi få nedslag på inspektioner. Att arbeta mer förebyggande är ett av våra mål, säger Anette Wugk.

Nästa möte, planerat till i slutet av november eller början av december, ska även omfatta work shops för utbyte av erfarenheter. Nätverket planerar att träffas en till två gånger om året i Göteborg.

– Vissa år är det mycket aktiviteter på arbetsmiljöområdet och andra år mindre. Vi kommer att anpassa mötesfrekvensen efter detta, säger Anette Wugk.

Linda Sundgren

Vill du veta mer om nätverket eller anmäla dig till nästa träff? Kontakta då Eva Ohlsson på Sarf: eva.ohlsson@transportgruppen.se eller 031-62 95 25.

”Sam måste hållas igång”

På Stena Jutlandica är det systematiska arbetsmiljöarbetet en del av det övergripande kvalitetssystemet.

– Det underlättar arbetet och minskar risken för att frågor ska hamna mellan stolarna, säger befälhavare Jörgen Lorén.

Att starta upp ett nytt system kanske inte är så svårt. Men att hålla igång det och införliva det som en självklar del i de återkommande rutinerna kan vara värre. På Stena Jutlandica har man kommit ganska långt i den processen genom att baka in sam i det övergripande ISM-systemet.

– För oss var det självklart att göra så. I skyddskommittén tydliggörs sambandet mellan ISM och sam eftersom man där tar upp frågor som går rakt in i sam. På skyddsronerna kommer det också upp problem som ska föras in i sam, säger han.

Systemen överlappar inte varandra,

det handlar om kompletteringar. Medan ISM-en mer reglerar vad som ska göras och kräver avvikelserapporter om något går snett fungerar det systematiska arbetsmiljöarbetet mer förebyggande. Jörgen Lorén ser bara fördelar med att hantera säkerhets- och arbetsmiljösystemen ombord som en helhet.

– Inte minst i vardagsarbetet. Om man inte har det systematiska tänket med sig är det lätt att bara köra på som man alltid gjort utan att reflektera över riskerna.

På Jutlandica har man kommit långt med sam och en nyligen avslutad internrevision visar att det rullar på bra på de flesta avdelningarna. Nu återstår att hålla det igång.

– Där måste man som chef ha fokus på systemet och verkligen acceptera det fullt ut. Annars kommer det inte att vara det levande system som det faktiskt är avsett att vara.

Linda Sundgren

SAN-KONFERENS

Människa och teknik

”Människa och teknik i samverkan” är temat för årets arbetsmiljökonferens i Sans regi. Konferensen sträcker sig över en hel dag och hålls **den 22 oktober** i Läppstiftet i Göteborg. Mer information hittar du i nästa nummer av San-nytt som kommer ut efter sommaren; då går det också bra att anmäla sig till konferensen.

Ny webbsida med fler funktioner

Uppdateringen av San:s hemsida är klar och den nya hemsidan tas i bruk i början av juni. Vi är mycket glada över att kunna erbjuda både fritextsökning och kategori-sökning för att underlätta för dig som användare att hitta rätt.

Här finns information om aktiviteter inom nämnden liksom mängder av artiklar, broschyrer, länkar och tips på vad som är på gång inom arbetsmiljöområdet. Du kan också läsa om San:s välbesökta arbetsmiljökonferenser som äger rum varje höst.

Gamla nummer av San-nytt finns att läsa direkt på hemsidan eller ladda ner som pdf. Sidan hittar du på den vanliga adressen www.san-nytt.se.

En engelsk version av hemsidan finns också.

Sidan uppdateras löpande.



I menyn till vänster finns information om San, Sams och arbetsmiljö. Till höger arkivet med San-nytt.

Finanskrisen hotar arbetsmiljön

Vi är bekymrade över hur den ekonomiska nedgång vi ser kommer att drabba sjöfarten. Redarna måste spara och risken är stor att det kommer att ske på bekostnad av säkerhet och miljö. Vi har redan sett exempel på detta. Ett rederi, vad vi känner till, har övergått till billigare bunker med högre svavelhalt (visserligen inom de gränsvärden som gäller men trots detta en försämring för miljön) och fler lär följa efter.

Även ombord märks att budgeten för driften blir stramare och besparingar krävs. Det innebär att förbättringar i arbetsmiljön ombord kan komma att skjutas på framtiden, personalsituationen kan drabbas med ökad stress etc. Det är

många frågor som vi som arbetar inom San är djupt oroade för, men vi får hoppas att våra farhågor är grundlösa.

Självklart är det tufft för rederierna och de har svåra övervägningar att göra. Men i dåliga tider är de väl snabba att stänga dörren för personalsatsningar, men den dörren borde egentligen stängas sist av alla. Människorna ombord är deras viktigaste resurs som de måste värna i alla lägen.

Enligt en rapport från Lloyd's List kommer cirka 1500 fartyg att läggas upp world wide under 2009 – det motsvarar ungefär hela den norska flottan. Även om uppläggnings av fartyg är ett stort problem för våra sjömän så kommer förmodligen

inte mängden gods som skall transporteras på haven att minska i det globala perspektivet.

Jag skulle tro att det är bättre att lägga upp ett eller ett par fartyg och behålla standarden på de man fortsätter att segla med istället för att använda osthyveln och försöka dra ner överallt. Annars ökar man bara pressen och stressen hos de ombordanställda och därmed olycksrisken.



Tomas Sjöstedt
ombudsman, SFBF

"I ritningarna är kontrollrummen ofta bara en vit ruta. I bästa fall har man ritat ut el- och kontrollpanel. Sedan installeras utrustningen i den ordning som den levereras."

Chalmersforskaren Monica Lundh om den dåliga planeringen av kontrollrum i samband med fartygsbyggen.

~ SAN TIPSAR ~

Reviderad arbetsmiljömanual

2008 togs en helt ny arbetsmiljömanual för sjöfarten fram och nu har den genomgått den årliga revideringen. Manualen är till mycket stor hjälp i det systematiska arbetsmiljöarbetet, men kan även användas som arbetsmaterial vid exempelvis skyddskommittémöten.

Sarf rekommenderar att två pärmar köps in till varje fartyg varav den ena bör finnas på bryggan. Ytterligare en pärm bör finnas på rederiets landkontor.

Pärmen kostar 490 kr plus moms och frakt och kan beställas på telefon:

08-402 02 00 eller via www.prevent.se. Gå då in på "Bokhandel" och sök via text eller artikelnummer. Artikelnummer för den svenska versionen är 596 och ISBN-numret 978-91-7365-031-1. Motsvarande nummer för den engelska versionen är 572 respektive 978-91-7365-036-6.

Frågor besvaras av Eva Ohlsson/Sarf: 031-62 95 40 eller Kerstin Nordgaard/Prevent: 08-402 02 00.

Läs utdrag ur pärmen på www.san.nytt-se.

~ UTBLICK ~

Piratdrabbade sjömän behöver hjälp

Piraterna i Adenviken fortsätter att plåga sjötrafiken utanför Somalia och rapporter om nya överfall strömmar in. Men det är för mycket fokus på transporter, fartyg och militär i området och för lite på de drabbade sjömännen. Det tycker Christer Lindvall, ordförande i Internationella befälhavareorganisationen, Ifsma, och vd för SFBF som tidigare i år var i Bryssel för att informera om sjöröveriet i EU.

Piratverksamheten utanför Somalias kust har ökat markant. Förra året attackerades 130 fartyg i regionen vilket är 200 procent fler än 2007. I samband med attackerna kidnappades ett 50-tal sjömän. Överfallen har fortsatt i det så gott som

"Det är för mycket fokus på transporter, fartyg och militär i området och för lite på de drabbade sjömännen."

laglösa området under våren och antalet drabbade sjömän har blivit allt fler.

– Man missar hur besättningarna mår när man pratar om piratattacker. Ett butiksbiträde på Seven Eleven som blir rånad får hjälp av ett helt kristeam efteråt men sjömän som varit med om en piratattack förväntas bara segla vidare när de släpps, säger Christer Lindvall.

När ISPS-koden (International ship and port facility security code) trädde i kraft 2004 var syftet att skydda världen mot terrorister, något som kraftigt inskränkte ombordanställdas möjlighet att komma av fartygen i hamnarna. Men när nu sjömännen själva hamnar i skottgluggen är det betydligt sämre ställt med skyddet, konstaterar Christer Lindvall.

– Det tar 20 minuter att kapa ett fartyg och då kan man undra vilken sorts skydd vi talar om. Det är dags att man ger tillbaka lite till sjömännen efter allt de fått utstå i och med införandet av ISPS-koden.

Linda Sundgren

~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser och för ut viktiga budskap i branschen. Syftet är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos sjöfartens aktörer. Texten kan hämtas på www.transportstyrelsen.se. Den kan också läsas på engelska på www.san-nytt.se.

Förödande förväxling av reglage

Vid en inspektion av en fiskebåt skulle funktionen av snabbavstängningarna för bränslet till huvudmaskinen kontrolleras. Befälhavaren gick upp till bryggan för att stänga av dieseltillförseln men råkade blanda ihop avstängningen med utlösning av CO₂. Inspektören insåg att något var på tok då CO₂-larmet ljöd och hann ta sig ut ur maskinrummet i tid. Situationen kunde dock ha blivit livsfarlig eftersom CO₂ tränger undan syre med kvävningsrisk som följd.

Inspektionen gjordes tätt efter en fiskeresa, och man kan förutsätta att befälhavaren var trött. Forskning visar att en av riskerna med trötthet är att den påverkar utan att man behöver vara medveten om det. Sänkt prestationsförmåga kan i sin tur leda till operativa risker. På större fartyg är det krav på att CO₂-utlösning måste ha två handgrepp för att utlösas. Detta minskar risken för misstag, men utesluter inte att man "tänker fel".

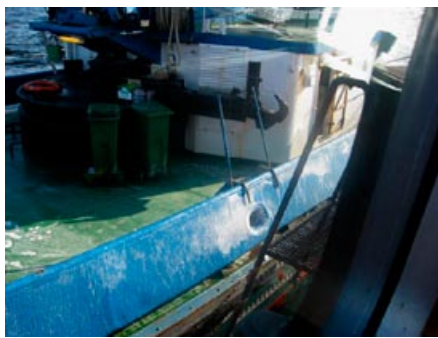
SFu

Bristande utkik gav böter

En svensk färja grundstötte för en tid sedan på väg in i skärgården och ärendet har nu avgjorts i domstol. Styrmannen, som sysslade med annat än navigering, dömdes till 60 dagsböter (cirka 20 000 kronor), medan utkiken dömdes till 50 dagsböter (cirka 10 000 kronor).

Domstolen fann bland annat det anmärkningsvärt att utkiken såg att fartyget var på väg mot land utan att varsko. Utkiken motiverade sin brist på agerande med att han trodde att kursen skulle återställas. Utredningsenheten kan konstatera att en mycket stor del av grundstötningar och kollisioner till sjöss kan härledas till bristande utkik.

SFu/Iu dnr 080201-07-17335



Det inåtlutande räcket innan ombyggnad.



Den nya utformningen av räcket är, som synes, mycket lämpligare än den tidigare.

Bygg bort risker

I förra utskicket berättades om en allvarlig olycka, då en lots klämde sönder ett ben mellan lotsbåten och fartyget som skulle bordas. Efter händelsen har rederiet försökt att bygga bort risken. Så vitt man kan bedöma av rederiets bilder är lösningen alldeles utmärkt, vilket visar att många allvarliga risker går att bygga bort med relativt enkla medel. Problemet är att olyckan eller skadan oftast hinner inträffa innan felet är bortbyggt.

Ett sätt att förekomma är att systematiskt inventera och identifiera de risker som kan uppstå i verksamheten. Det arbetet behöver ständigt uppdateras och ska ingå i den ordinarie verksamheten.

SFu/Iu dnr 080201-08-20686

Intressanta iakttagelser efter brand

Vid en maskinrumsbrand på en färja nyligen har ett flertal intressanta iakttagelser gjorts. Branden uppstod då ett bränslerör, ledande till en manometer, brast och bränsleolja sprutade på en närliggande turbin. Fartyget hade ett antal huvudmaskiner i samma rum.

För att släcka skulle fartygsingenjören aktivera punktbrandskyddet, vilket

omfattade samtliga maskiner. Han hann emellertid inte göra detta innan kontrollrummet blev så rökfyllt att man blev tvungen att lämna det. Branden släcktes så småningom med CO₂ trots att flera problem uppstod på vägen, framför allt avseende strömförsörjningen av pumpar och annat.

Följande erfarenheter kan redan nu göras:

- Det finns anledning att fundera på indelning av punktskyddet. Hade detta varit fördelat i mindre sektioner, t ex till varje enskild huvudmaskin, hade det sannolikt varit lättare att hantera situationen. Ett väl fungerande punktskydd är ett bra skydd mot större skador. Är utlösningen manuell måste den utgöra en väl inarbetad rutin.
- Uppenbarligen fanns det otäta genomföringar i skott och dörrar mellan maskinrum och kontrollrum eftersom det läckte in brandrök. Det tycks vara vanligt att genomföringar inte görs tillräckligt täta. Detta medför betydande risker, oavsett om det ska vara brandsektionerat eller inte.
- Röret till manometern var inte original. Det hade drabbats av utmattning, sannolikt på grund av att man byggt in spänningar vid monteringen. Detta kan också ha förvärrats eller uppstått genom att någon stått eller klättrat på röret.
- Värmskyddet eller isoleringen av maskinerna har inte varit tillräckligt effektivt. Det finns anledning att påpeka vikten av att detta skydd monteras tillbaka efter underhållsarbete och att brister, som att isoleringen smutsas ned eller skadas, åtgärdas.
- För att ha kontroll över elförsörjningen rekommenderas fullskaletest. Endast då har man en rimlig chans att finna bristerna i systemet.

SFu dnr 06.05.02 2009-832

Från Insjö

Inom Insjö-systemet håller ett analysverktyg på att utvecklas som ska fungera som hjälpmedel vid sökning. Genom enkla knapptryckningar ska man kunna se de faktorer som påverkat en speciell händelse och vilka konsekvenser den fått. Det kommer också att finnas möjlighet att göra en enkel riskanalys med hjälp av en tillgänglig mall.

Se gärna mer om hur utvecklingsarbetet av analysverktyget fortskrider på Insjö:s hemsida, www.insjo.org.

Insjö/SFu

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

Land and sea come closer at Broström's office

At most workplaces on land it would be unthinkable to employ somebody without first meeting the person in question. But in the world of shipping, a telephone call to the shipping office is enough to get a job onboard a ship. This has perhaps contributed to creating the distance which often exists between employees on land and crews on ships.

The feeling of "them and us" is certainly a legacy from the time when communications between ships and land were almost completely severed as soon as the ship cast off. But awkward relationships are seldom desirable, and many shipping companies today are aware of the problem and are making efforts to improve contacts between their various employees.

– It is essential to have good cooperation between land and sea, particularly when it comes to tankers. With the great changes and increased demands put on us over the last 10 or 15 years, we are forced to work together, says Kenneth Thorén, personnel manager at Broström.

He believes that relationships within the company are already good, but could be even better. To this end, he has decided to invite all new employees to the shipping office to show them land-based operations. For two days they will follow the work there, including everything from booking tickets to contacts with cargo owners. Four of these occasions per year have been planned. They are primarily aimed at new personnel, but also other employees onboard (approximately 350 Swedes and about 150 Filipinos) may participate if there are enough places.

– I know that we have many employees who would like to come here and have a look. But we do not want the groups to be too big – a maximum of 15 people each time. We do not want it to become a large anonymous group, and we want to have the time to talk to each person individually.

Good relationships are important for many reasons, says Kenneth Thorén. Partly, they make everyday work easier. Partly it is simpler to handle problems that inevitably come up in a group of personnel.

Job exchange creates a feeling of solidarity

After six months in the office, chief mate Martin Carlweitz feels more a part of the shipping company. But now he is back on the RoRo ship Transpulp. One thing he realized during his work as a load planner in the office was how much he enjoyed being at sea.

– It is fantastic being at sea. The work is varied and we have a good gang onboard. I didn't feel bad working onshore, but I would rather work here, he says.

He is still happy that he took the job at the office that was advertised in the autumn and which lasted until March this year. It gave him a better insight into load planning for the ship, as well as valuable personal contacts onshore.

– These days I don't feel bad about calling the office and asking stupid questions. I used to feel reluctant to do that.

Martin Carlweitz has worked with Transatlantic since 2000; first as a seaman and then as a mate. But despite many years' service in the company he never really felt part of its overall operations until now.

– There is a them-and-us mentality which I think to some extent is connected with the information that comes to us on the ships. When you e-mail the office and it takes ages before you get a reply, you wonder what they are doing and it is easy to feel a little forgotten.

Even though he still thinks that the response time of the office could be shorter, he now understands better why answers sometimes take a while. He also knows that it is not necessarily due to nonchalance or lack of interest.

– I know how much they have to do at the office, where things are happening the whole time. And sometimes there is a person working flat-out on one task without telling other people what's going on.

Martin Carlweitz thinks that job exchange is a good way of creating a team feeling between the ships and the land offices. But he also feels that the shipping company is trying other ways of decreasing the mental distance between land and sea.

– These days they invite everybody to one big Christmas party, and things like that mean a lot. They are also trying to get better at communicating to the ships. When you are onboard you want to know what is happening at the shipping office and not just plan for your own ship, and

if you do not get clear information it is easy that rumours start spreading and people get worried.

"Better control rooms must be pushed through"

For two years a Swedish research team has studied ergonomics and work environment in control rooms. The results were published in the report, "Engine Control Room – Human factors" at the end of last year and showed that technical equipment is not sufficiently user-friendly. The seven ships that were studied were between six months and 30 years old, but many of the problems onboard were the same irrespective of their age. Illogically placed buttons and controls, alarm signals that are difficult to distinguish from each other and poor working stations for office jobs were common on both younger and older ships.

– What have improved are things such as noise, vibrations and heat. Ergonomics



has been missed completely though, even though there is a lot of knowledge about how things should be designed, says Chalmers researcher Monica Lundh, who carried out the study together with

representatives from SSPA and the World Maritime University.

On the ship in the study there were a limited number of screens, often television monitors, which showed a large number of menus and submenus and you had to browse a lot to find the page you wanted to see. The researchers stated that there was a lack of consistency and uniformity in the presentation of information. Symbols, shapes and colours were used in different ways in different devices, which can create confusion and lead to faulty interpretations. But the poor working environment in control rooms is not primarily due to a lack of knowledge, according to Monica Lundh. She believes that there is good information on how control rooms should be structured.

– We probably need more forceful regulations if we are going to see a real change. I believe that we should strive to obtain goal-based standards for control rooms which indicate what functions and work environment requirements must be fulfilled. And that is an issue which needs to be addressed internationally.

Ulf Milbergs prisbelönta vagn underlättar rostknackning

Genom att ha fäst nålpistolen på en specialbyggd vagn kan matroserna på Ortviken numera gå upprätta när de knackar rost. Den lika enkla som geniala idén kläcktes av matros Ulf Milberg och en av hans kollegor i fjol.

Ulf Milberg var bara 16 år när han 1972 mönstrade på Sahlénrederiernas Karlshamn. Att stå timmar i sträck och knacka rost var inga problem då, säger han, men med åren har arbetet med nålpistolen känts allt tyngre och börjat sätta kroppsliga spår.

– Vi har ett stort väderdäck och när man står på knä eller sitter på en pall och knackar rost vecka ut och vecka in så känns det. Man blir stel i knän och rygg på kvällarna.

Förra sommaren började han och båtsman Bo Sundman fundera över ett sätt att slippa den obekväma, hukande arbetsställningen. Lösningen blev en vagn med långa handtag att fästa nålpistolen på.

– Vagnen har vi gjort av rör och järndelar som vi hittat ombord och det var bara hjulen som vi behövde köpa. Båsen är svetskunnig och det tog inte lång tid för honom att sätta ihop den, säger Ulf Milberg.

Under sina snart 40 år till sjöss har han hunnit arbeta på en stor mängd fartyg inom allt från kyl och tank till bulk och arbetsfartyg. Här på Transatlantics kombinerade roro- och containerfartyg Ortviken har han varit de senaste tolv åren. De går längs Norrlandskusten vilket passar Umeåbon Ulf Milberg alldeles utmärkt.

”Man ifrågasätter inte så mycket”

– Varje gång vi är i Umeå kommer frugan ombord. Hon brukar ha med sig lokal-tidningen hemifrån och så hinner vi prata med varandra ett tag, säger han.

Han uppskattar att fartyget ibland ligger till kaj så pass länge att han hinner gå iland en stund. Även om det sällan hinns med några längre utflykter tycker han att det är skönt att då och då få känna fast mark under fötterna under de sex veckor långa törnarna.

– Jag brukar ta cykeln till kiosken och köpa en tidning. Det räcker för mig, säger han.



Ulf Milberg

Ålder: 53

Bor: I bostadsrätt strax utanför centrala Umeå

Familj: Fru, 18-årig son samt en 33-årig dotter från ett tidigare äktenskap.

Yrke: Matros på Transatlantics Ortviken

Bakgrund: Två terminer vid sjömansskolan i Härnösand. Har sedan 16 års ålder arbetat på ett stort antal fartyg inom olika segment såsom tank, kyl, bulk, arbetsfartyg och roro. Korshamn, Arawak, Coralla och Okturus är några av alla de fartyg han arbetat på.

Bra arbetsmiljö är viktigt därför att: man mår bättre och slipper skador.

Om arbetsmiljön konstaterar han att den blivit mycket bättre sedan han gick till sjöss. Automatiseringen i hamnarna gör lastning och lossning mindre påfrestande och skyddsutrustningen har blivit bättre och används betydligt mer idag än tidigare. Men rostknackning görs på samma sätt som när han började för 37 år sedan, trots de allvarliga arbetsskador som det kan medföra. Ulf Milberg berättar att hans bror fick gå iland efter att ha drabbats av vita fingrar på grund av vibrationsskador efter verktygen ombord.

– Ändå gör som man alltid har gjort och ifrågasätter inte så mycket, konstaterar han.

Men genom att montera nålpistolen, och även slipmaskinen, på vagn har de lyckats minska problemen i samband med rostknackning markant. Förutom en bekvämare arbetsställning känns vibrationerna inte över huvud taget, säger Ulf



Vagnarna minskar belastning och vibrationer från både nålpistol och slipmaskin.

”Rostknackning görs på samma sätt som när han började för 37 år sedan, trots de allvarliga arbetsskador som det kan medföra.”

Milberg. Dessutom minskar exponeringen för damm och buller eftersom ansiktet hamnar längre från arbetsytan.

– De ombord som provat vagnen har varit nöjda. Men vi skulle behöva justera handtagen så att den passar folk i olika längder.

Pris från Sjömanshusstiftelsen

Han säger att de inte tagit så allvarligt på sin uppfinning och poängterar att de enbart gjorde den för att underlätta för sig själva. Men på Sjömanshusstiftelsen ansåg man att konstruktionen var så intressant att upphovsmakarna premierades med 20 000 kronor vid årets belöningsceremoni i Göteborg i maj.

– Det betyder jättemycket att få den här uppskattningen och att veta att det finns andra som tycker att vi gjort något bra, säger Ulf Milberg.

Linda Sundgren

”Bättre kontrollrum måste tvingas fram med nya regler”

För mycket fokus på tekniken och för lite på människan som ska hantera den. Det är ett generellt problem i kontrollrum, visar ny forskning.

Under två år har ett svenskt forskarteam studerat ergonomi och arbetsmiljö i kontrollrum. Resultaten publicerades i rapporten Engine Control Room – Human factor under servintert och visar att den tekniska utrustningen inte är tillräckligt användarvänlig. De sju fartyg som studerats var mellan sex månader och trettio år gamla men många problem ombord var desamma, oavsett ålder. Ologiskt placerade knappar och reglage, larmsignaler som är svåra att skilja från varandra och undermåliga arbetsställen för kontorssysslor var vanligt på både yngre och äldre fartyg.

– Det som har blivit bättre är sådant som buller, vibrationer och värme.



Ergonomin har man däremot missat totalt trots att det finns massor av kunskap om hur den bör utformas, säger Chalmersforskaren Monica Lundh (bilden) som genomfört studien tillsammans med företrädare för SSPA och World Maritime University.

Delvis följd av datoriseringen

Problemen i kontrollrummen uppstod delvis som följd av datoriseringen. De tidigare analoga systemen var anpassade för en stående arbetsställning där man gick fram och tillbaka längs panelen och utförde de olika momenten. När de gamla instrumenten ersattes av digitala skärmar skulle man istället sitta ner, men i den förändringen missade man att anpassa övriga instrument efter de nya arbetsrutinerna. Det resulterade i dåliga arbetsställningar, svåråbara instrument och bristande överblick.

– Om det blir problem när man gör förändringar på en trettio år gammal båt kan jag förstå det. Men när man ser exakt samma sak på nybyggen finns inga ursäkter, säger Monica Lundh.



Inte mycket har hänt i planeringen av kontrollrum sedan den här bilden togs, trots att nya instrument kräver förändrade rutiner och arbetsställningar.

På fartygen i studien fanns ett begränsat antal skärmar, oftast tevemonitorer, som visade ett stort antal menyer och undermenyer och det var mycket bländrande för att komma till den sida man ville se.

Forskarna konstaterar att det också saknades konsekvens och enhetlighet i presentation av uppgifterna. Symboler, former och färger användes på olika sätt i olika apparater, något som kan skapa förvirring och leda till feltolkningar. Men den undermåliga arbetsmiljön i kontrollrummen beror inte främst på okunskap, tror Monica Lundh. Hon menar att det finns bra information om hur kontrollrum bör utformas.

– Vi behöver förmodligen mer tvingande regler för att det verkligen ska ske en förändring. Jag tror att vi bör sträva efter att få goal based standards för kontrollrummen som talar om vilka funktioner och arbetsmiljökrav som ska uppfyllas. Och det är en fråga som behöver drivas internationellt.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Regeringen söker samband mellan arbetsmiljö och lönsamhet

Regeringen satsar 9 miljoner kronor på forskning för att studera om det finns något samband mellan satsningar på arbetsmiljö och lönsamhet.

Det är Institutet för arbetsmarknads- politisk utvärdering, IFAU, som ska driva projektet. Samtidigt skrivs en doktorsavhandling vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg där de arbetsmiljösatningarna inom sjöfarten studeras ur ett ekonomiskt perspektiv.

Skyddsutrustning

I broschyren ”Din personliga skyddsutrustning – en väg till säkrare arbete” finns den hjälp som behövs för att du ska välja rätt personlig skyddsutrustning. Här beskrivs olika sorters utrustning, vad de skyddar mot och vid vilken typ av arbete de kan användas. Broschyren ges ut av Arbetsmiljöverket och har beställningsnummer H349. Den kostar 220 kronor.

Buller

Behöver du hjälp med riskbedömningar i samband med buller finns detaljerade beskrivningar hur det går till i broschyren Buller. Den kan beställas hos Arbetsmiljöverket med beställningsnummer AFS 2005:16 för 91 kronor.



SAN NYTT

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
Box 404, 401 26 Göteborg
Tel: 031-62 94 00
E-post: info@san-nytt.se
Hemsida: www.san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, linda@san-nytt.se

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

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: SG Zetterqvist, Göteborg 2009