

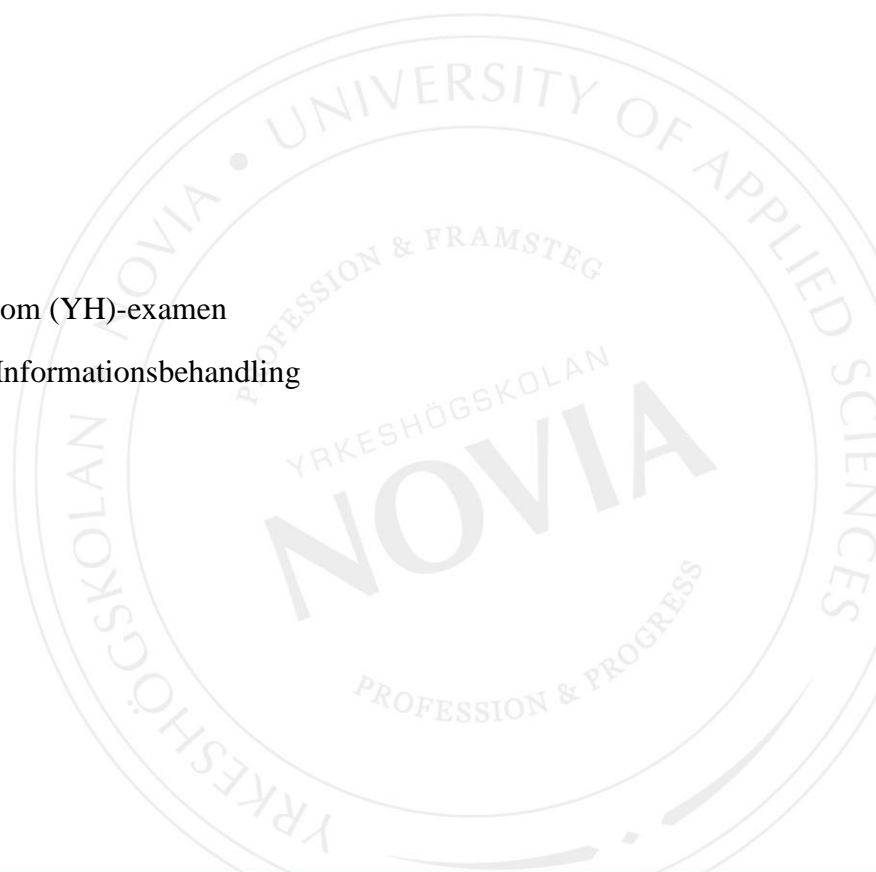
Kvalitet och säkerhet i ett hamnlogistikföretag

Christopher Österling

Examensarbete för Tradenom (YH)-examen

Utbildningsprogrammet i Informationsbehandling

Raseborg 2017



EXAMENSARBETE

Författare: Christopher Österling

Utbildning och ort: Tradenom, Raseborg

Inriktningsalternativ/Fördjupning: Informationsbehandling

Handledare: Klaus Hansen

Titel: Kvalitet och säkerhet i ett hamnlogistikföretag

Datum 29.11.2017

Sidantal 24

Bilagor 1

Abstrakt

Kvalitet och säkerhet är något som alla hamnlogistikföretag prioriterar.

Hamnlogistik branschen är hektisk och riskfylld, därför ligger det i företagets intresse att fästa största vikt vid säkerhet. Det är många olika faktorer som inverkar på arbetet i ett hamnområde. Man arbetar i många olika arbetspunkter och förflyttar sig mellan dem både till fots och med stora maskiner. Detta leder till att risken för olyckor är hög. Väderförhållandena speciellt vintertid utgör en säkerhetsrisk.

Kvaliteten spelar en stor roll för kunderna och därför lägger man stor vikt vid den. Kunderna förväntar sig att varan levereras snabbt och utan komplikationer.

Syftet med detta examensarbete är att beskriva hur ett hamnlogistik företag upprätthåller god kvalitet och säkerhet. Också att lyfta fram riskerna inom branschen.

Mycket av den information jag fått angående ämnet härrör sig från tiden jag arbetade inom ett hamnlogistikföretag. Jag bekantade mig med hur det fungerar i praktiken och därför vill lyfta fram hurudan arbetsplats det i verkligheten är frågan om.

Språk: Svenska

Nyckelord: Kvalitet, Säkerhet, Logistik, Riskanalys

BACHELOR'S THESIS

Author: Christopher Österling

Degree Programme: Business Information Technology, Raseborg

Supervisor(s): Klaus Hansen

Title: Quality and Safety in Port Operations

Date 29.11.2017

Number of pages 24

Appendices 1

Abstract

Port operators have a high priority concerning quality and safety.

The port logistics branch is hectic and filled with risks, which is why it is in the company's interest to prioritize safety. Many different factors influence the work in a port. There are many work posts where the workers move on foot or with big machines. This leads to a great risk for accidents. Weather conditions, especially during winter, pose a security risk.

Quality is very important for the customers, and that is why it is a top priority for companies. The customers expect the goods to be delivered quickly and without any complications.

The purpose of this thesis is to point out how port operators maintain good quality and safety as well as to raise awareness of the risks in this branch.

I received a lot of information regarding this subject during the time I worked in a port logistics company. I was familiar with how it works in reality and that is why I wanted to describe what kind of workplace it actually is.

Language: Swedish

Key words: Quality, Safety, Logistic, Risk Analysis

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	1
1.1 Syfte och mål	1
2 Logistik.....	1
2.1 Transportlogistik.....	2
2.2 Produktionslogistik	2
2.3 Tredjepartslogistik.....	3
2.4 Fjärdepartslogistik.....	3
2.5 Logistikerna inom Hangö Stevedoring.....	3
2.6 Exempel 1:.....	4
2.7 Exempel 2:.....	4
2.8 Exempel 3:.....	5
2.9 Hangö hamn.....	5
3 Kvalitet	5
3.1 Exempel 1:.....	7
3.2 Exempel 2	8
3.3 Port bilder	8
4 Säkerhet.....	9
4.1 Exempel 1:.....	11
4.2 Inläring.....	11
4.3 Uppgifter	12
4.4 Brister	12
5 Begrepp.....	13
6 Hamn området	14
6.1 Exempel.....	15
6.2 Säkerhet inom hamnområdet.....	15
7 Hamnen i andra länder	15
8 Statistik i Hangö hamn	16
9 Riskanalys	17
9.1 Risker	17
9.2 Riskanalys exempel	18
10 Marknadsföring.....	21
11 Förtroende	21
12 Intervju	21
13 Sammanfattning.....	22
14 Avslutning	23
15 Källförteckning	24

Bilageförteckning

Bilaga 1 Risk analys på bilbåt

1 Inledning

Oy Hangö Stevedoring Ab är ett dotterbolag till Metsä Board Oyj, som hör till Metsä Group – koncernen. Bakom företagets effektiva hamntjänster finns en yrkeskunnig personal som ständigt utbildas. Personalen har förstklassiga redskap för lasthantering samt moderna IT-lösningar till sitt förfogande.

Kvalitet och säkerhet är viktigt för att ett hamnlogistikföretag skall fungera optimalt. Trots det så fungerar inte hamnlogistikföretag alltid felfritt. Det händer att varor skadas och olycksfall hos personalen är inte ovanliga. När det händer så är det upp till företaget att förbättra verksamheten samt förebygga olyckor så att det inte sker igen. Hangö Stevedoring satsar mycket på kvalitet och säkerhet, så att arbetet skall gå så smidigt som möjligt. Ökningen av import samt export i Hangö hamn håller säkerhets ansvariga upptagna med att förebygga olyckor. När verksamheten ökar inom ett hamnområde är det väldigt svårt att förebygga alla olyckor när det dyker upp allt flera risker.

1.1 Syfte och mål

Syftet med detta examensarbete är att beskriva hur ett hamnlogistik företag upprätthåller god kvalitet och säkerhet. Hur det går till från att kunden skickar iväg sin frakt tills den tas emot i destinationshamnen. Vad det händer om skador uppkommit under lastningen, båtfärden eller lossningen. Dessutom är syftet att få fram hur viktig säkerheten är och hur den uppföljs.

2 Logistik

Logistik betyder hantering och styrning av företagets material-, informations- och penningflöden. Eftersom livslängden på produkterna och tjänsterna blir kortare blir kompetensen inom logistik en allt viktigare konkurrensfaktor. Logistiken består av:

- Inköp av t.ex. råvaror tjänster mm.
- Transport
- Spedition
- Produktion
- Lagring
- Distribution
- Varuhantering
- Återvinning av råvaror och material

Logistikkostnader

- Lagringskostnader
- Transport
- Förpackning
- Terminalkostnader
- Administrationskostnader

(Logistik u.å)

2.1 Transportlogistik

Det finns 5 olika transportsätt, lastbil, järnväg, båt, flyg och ”pipeline”. Inom transportlogistik handlar det om förflyttning och lagring samt övervakning av gods. I Hangö hamn är det vanligaste transportmedlet gummihjultransport.

Kundernas varor importeras och exporteras med lastbilar och containers. Det kommer även lastbilar som lastar av papperspartier som senare går ut med båtarna till Kontinentaleuropa. Järnvägen är också mycket väl använd. Tåg anländer med papperspartier och stålrollor som lastas bort från tåget och in i båtarna. Före partierna går ut med båtarna lagras de i terminalerna.

2.2 Produktionslogistik

Inom produktionslogistik strävas det till att förbättra flöden inom produktionen för att uppnå högsta möjliga effektivitet och kapacitet för det minsta tänkbara kostnaderna och minsta tänkbara spillo. Det mest grundläggande stegen inom produktionslogistik är att utforma en optimal partistorlek, så att kostnaderna hålls på ett minimum och effektiviteten hålls på ett maximum. När ett företag väl vet sin optimala partistorlek produceras det enligt denna. Partistorleken är exakt anpassat till kundens order. De två vanligaste metoderna att styra flödet av partierna är ”Pull-metoden” och ”Push-metoden”. Pullsystemet utformas med hjälp av ”kanbansystemet” där det endast produceras efter kundens behov. Push systemet innebär att ett företag tillverkar så mycket som det går utifrån råmaterial, vilket ger kunden en större chans att få produkter inom utsatt tid. Denna metod har mera risker som t.ex. lagring jämfört med pullsystemet. Planeringen är den största utmaningen inom produktionslogistiken, att planera in order från kunder och hålla tillräcklig kapacitet.

Kanban är en metod för hantering av kunskapsarbete med betoning på ”just in time”, detta betyder att det produceras utan överbelastning. Detta är en visuell process, med andra ord så läggs det upp en varningsskylt att varan tar slut så att deltagarna kan beställa in mera råvaror. Orsaken varför Kanban metoden används är att minska på slöseri genom att begränsa pågående arbeten och maximera kundnyttan.

Pull metoden är en metod som går enligt kundernas behov av produkten, alltså det produceras inte något mera än vad beställningen innehåller, på detta sätt går inget till spillo, det blir inga lagringskostnader men det har en nackdel också. Detta är att produktionen inte alltid är så snabb, alltså kunderna kan vara tvungna att vänta på produkten.

Push metoden är en metod som används så att företaget producerar stora mängder färdigt för att det sedan skall gå snabbt för kunden att få varan och att det alltid finns i lager för potentiella kunder. Detta har också en nackdel och det är att det kommer extra lagringskostnader ifall varorna inte åker iväg direkt.

2.3 Tredjepartslogistik

En tredje part utför hela eller delar av de logistik tjänster som krävs för att säkerställa materialflöden mellan företagen och dess kunder. Vanligtvis är tredjepartslogistik transportföretag som ansvarar för att varorna transporteras i tid och till rätt ställe, de erbjuder även lagringshållning och administration. Flexibilitet, kostnadseffektivitet och större fokus på den egna kärnverksamheten är målet för både små och stora företag.

2.4 Fjärdepartslogistik

Fjärdepartslogistik är då en fjärde part går in och styr den logistiska strategin för en hel försörjningskedja för att skapa maximal effektivitet. Detta används när det är svårt att ha kontroll över en hel försörjningskedja för ett ensamt företag.

2.5 Logistiken inom Hangö Stevedoring

Hangö Stevedoring erbjuder lastningsmöjligheter, terminalfunktioner, projektlyft mm. Lastning av båtar går till så att kunderna bokar ut sina trailers, containers, bilar o s v hos rederiet som sedan ger informationen till Hangö Stevedoring som ser till att de blir lastade enligt kundernas direktiv. Det kan t.ex finnas en kopplingsbegäran, vilket betyder att

kundens trailer eller container måste kopplas till el-nätet på båten. En stor mängd av varor som importerar och exporterar är frysprodukter (kött, glass mm). Många av enheterna innehåller skadliga ämnen vilket betyder att de har utnämnda platser på båten var de skall lastas för att undvika skador på varorna och olyckor för personalen. De finns även enheter som har direktiv om att de skall lastas inne på båten, att de inte får vara på ytterdäck och sådana som skall gå sist in i båten och först ut.

Hangö Stevedoring erbjuder terminalfunktioner samt lagringsmöjligheter. Till dessa hör papperspartilastning och ställastning. Varan kommer till hamnen med tåg eller lastbil och tas ut i terminalerna där den lagras tills den skall lastas till båten.

Med projektlyft avses t.ex. större kranlyft, olika maskin delar som skall läggas på underlag och skeppas vidare, olika sorters metall lastningar osv.

2.6 Exempel 1:

Kunden vill ha ut 3 trailers till Lübeck. Kunden bokar ut 3 trailers varav 1 har kopplingsbegäran, 1 är IMO Class 9 (farligt gods) och 1 är bokad som SUPERTOP (sist in först ut). Rederiet tar emot bokningarna och ger informationen åt Hangö Stevedorings personal som förbereder det kommande arbetet tills trailerna är i hamnen. När trailerna anlant skriver man in på diverse bokningar vad som skall göras med dem. Efter detta är det upp till båtförmannen och taljaren att se till att de blir lastade med rätt instruktioner. T.ex. skall IMO trailern på rättplats, kopplingstrailern bli kopplad och Supertop trailern lastas sist, vilket gör att den dras först ut i destinationen. När allt detta är gjort och lastat skickas en bekräftning på lastningen till rederiet som ser till att operatörerna i Lübeck har samma information när de lossar båten.

2.7 Exempel 2:

Kunden har 3 trailers som importerar från Lübeck. Lübeck har gjort samma sak som Stevedoring gjort i exempel 1. Hangö Stevedoring får informationen om att kopplingstrailern skall bli kopplad när den kommer iland i Hangö, vilket speditören har fått information om och meddelat till båtförmannen som ser till att den karran dras till kopplingsfältet i hamnen och blir kopplad. Supertop karran dras ut till först och IMO karran har alla papper redovisade när kunden kommer för att plocka upp den.

2.8 Exempel 3:

Det kommer en lastbil lastad med olika papperspartier, som är bokade till olika fartyg. När lastbilen anländer ges informationen till speditörerna som ser till att den åker till rätt terminal, där lossas den och de olika partierna sätts på rätta ställen. Partierna lagras tills de skall ut med rätt båt. Samma sker när det kommer stålruddor med tåg, de lossas och lagras tills de skall ut.

2.9 Hangö hamn

Hangö hamn är Finlands sydligaste hamn, vilket ger den en utmärkt konkurrensfaktor i förhållande till de andra hamnarna. I Hangö hamn opererar 2 hamnlogistik företag, ett flyttbolag som importerar individuella bilar och andra enheter och själva Hangö hamn som sköter om hamnområdet och förtöjning av båtar. Det finns 4 olika biltransport företag som sköter om vilka bilar importeras/exporteras och ansvarar för transporten in och ut från hamnområdet.

3 Kvalitet

Skadehantering är något som tas på allvar i denna bransch. Det arbetas konstant på att förbättra kvaliteten för att hålla kvar kunder, samt locka till sig mera kunder. Alla stuvare och förmän har blivit skolade till att kontinuerligt granska varorna som importeras och exporteras, fastän deras huvuduppgift är en annan. Båtförmannen dirigerar alla varor vart de skall och hur de skall lossas/lastas och stuvaren gör själva lossningen/lastningen. Det finns inte resurser till personal vars enda uppgift är att granska varorna. På detta sätt kontrolleras det mesta och stuvande görs i snabb och effektiv takt. Ibland händer det dock att en skada blir upptäckt i ett senare skede och då blir det utredningar med båten och andra som kan ha varit inblandade. Man kontrollerar stuvplanen, t.ex. vem som dragit ut trailern och sedan kontrollerar man portbilder från egen hamn och andra hamnar, där trailern har varit. På detta sätt kommer man till botten med var skadan har hänt. Efter detta lär man sig av misstaget och förbättringar sker direkt så att det inte händer igen. Det är många parter som har hand om varorna och på olika platser, det är inte alltid så lätt att förebygga skadorna.

Ifall en skada på en enhet sker fyller man i en skaderapport (Se figur 1) där man skriver in enhetens nummer, datum, vilken båt och vilken hamn det hände i. Sedan antecknar man, i

vilket skede det har hänt t.ex. Prior Discharging, alltså före lossningen. Man antecknar om det var en trailer eller bil och sedan beskriver man hur det hänt.

Några gånger i månaden skickas det ut en "säkerhetsansvarig" som är skolad att kontrollera brister samt förebygga att något händer. Hen går då igenom alla båtar i hamnen, kontrollerar händelseförloppen. Ser till att de numera går felfritt samt kontrollerar också terminalerna och hela hamnområdet. Ifall hen hittar några brister så åtgärdas de omedelbart.

Alla stuvare har samma grundskolning men de flesta är också skolade till annat, som t.ex. terminal arbete, kranlyft, maskinkörning mm. I grundskolningen lär man ut hur man skall rapportera om det händer någonting. Om något händer lägger "säkerhetsansvarige" upp en skaderapport på stuvarnas "portal" där alla måste läsa meddelandet före de kan gå vidare. På detta sätt får alla information om vad som hänt och hur man skall göra så att det inte händer igen. Denna portal används också som informationskälla av hela personalen i realtid.

Kvalitet upprätthålls enligt ISO-9000 standarden. ISO-900 är en serie internationella standarder som kan ligga till grund för ett ledningssystem i en organisation. 9000 är den nummerserie som valts för kvalitetsledningsområdet. Ledningssystemet kan till exempel omfatta fasta rutiner eller att organisationen lagrar och kommunicerar information på ett effektivt sätt. En grundtanke i ISO 9000-serien är att det ska gå att hitta möjligheter till förbättringar i verksamheten, till exempel genom att spåra orsaken till fel som uppstår. En annan genomgående del av ISO 9000-serien är att kontinuerligt utveckla organisationens metoder och processer. Att ledningssystemet ständigt fungerar säkerställs genom regelbundna granskningar som utförs av certifieringsorganet kompletterat med egna interna granskningar.

ISO är det korta namnet för Internationella standardiseringsorganisationen.

Kvalitetsnivån bestäms av kunderna, de bestämmer hur strikta hamnlogistik företagen skall vara med att upprätthålla en god kvalitet.

All kvalitets granskning görs manuellt med en visuell inspektion. Det finns inga färdiga program som sköter det utan det börjar från en skade anmälan och går därifrån framåt för att bli skött så att det inte händer igen. Papperspartiskador följer också kundernas kvalitetskrav.

God kvalitet innebär att arbetet uppfyller kundernas krav, att skadorna hålls på ett minimum, att det finns klara processer för hur saker skall skötas, arbetet, skaderapportering samt arbets säkerhet.

Det är högsta ledningen inom företaget som upprätthåller kvaliteten, det är de som ser till att arbetet sköts enligt kraven.

HANGÖ STEVEDORING		INCIDENT / RECHECK REPORT	
UNIT NUMBER		DATE	
VESSEL		PORT	

The following damage was noted: Please tick off appropriate box and insert damage on the drawing

PRIOR LOADING DURING LOADING PRIOR DISCHARGING DURING DISCHARGING
 AFTER DISCHARGING AT BERTH AT GATE

CUT BROKEN
 BENT MISSING
 HOLE SCRATCH
 DENT OTHER, PLEASE SPECIFY

REMARKS / DESCRIPTION OF DAMAGE:

SIGNED ON BEHALF OF CARRIER:

NAME PRINTED: _____

SIGNED ON BEHALF OF STEVEDORES:

NAME PRINTED: _____

SIGNED ON BEHALF OF SHIPPER / RECEIVER:

NAME PRINTED: _____

1. white HANGÖ STEVEDORING 2. yellow VESSEL 3. red OTHER PORT OPERATOR

Figur 1. Skaderapport.

3.1 Exempel 1:

För att upprätthålla en god kvalitet på tjänsterna förutsätts det att alla varor kommer fram hela och utan fördröjningar. När en trailer dras ut från båten kontrollerar signalen (stuvare som visar hur trailern placeras i båten) det allmänna tillståndet på trailern. Har den

skrämor/bucklor eller om något fattas meddelas båtförmannen som kommer in i båten och fotograferar den och en skaderapport skrivs (Se figur 1). Efter detta dras trailern ut från båten och när kunden kommer för att söka den skriver han/hon en egen skaderapport som fråntar honom/henne ansvaret för skadan. När detta är gjort kör kunden ut från hamnen. Ägaren gör efter detta en "claim" till rederiet och vill ha kompensering för skadorna som skett. När detta är gjort påbörjas utredning om var och vem som har söndrat enheten. Det kollas upp hur den såg ut när den kom in i hamnen på andra sidan. Var den färdigt skadad när den kom in i hamnen så ligger ansvaret hos kunden, om den är hel så ligger ansvaret hos stuveriet. Eftersom det redan gjorts en rapport i Hangö om att varan var skadad före lossningen är Stevedoring inte orsaken och direkt borttagen från utredningen.

3.2 Exempel 2:

Då en trailer dras ut och ingen märker något fel på den men kunden som söker den hittar något fel, så sker en större utredning där båda hamnoperatörerna försöker bevisa att de inte är orsaken till felet. Då kontrollerar man med utgående hamn om de har bevis på att trailern var hel, om de har bevis ligger ansvaret hos Stevedoring. Om de inte har, är det upp till rederiet att reda ut var skadan egentligen skett.

3.3 Port bilder

När en lastbil kommer in på hamnområdet, kör den igenom en preliminär undersöknings skanner som tar 8 bilder från olika vinklar. Efter det kör den igenom huvudporten var det tas ännu flera bilder. När de har tagits så skriver hen som sitter vid porten upp detaljerna på enheten, alltså dragbilens registernummer, trailer nummer och eventuella "fleetnummer". När detta är gjort laddas de upp på Hangö hamns interna webbsida var de lagras. De lagras i ca 2 år. Efter detta tas de bort för att inte ta upp allt för mycket utrymme, för det rör sig hundratals enheter genom porten dagligen. Orsaken varför det tas upp bilder på detta sätt är för att följa upp vilka som rör sig på hamnområdet och sedan för att kunna reda ut skador ifall det skett några.

Om en skada har skett på t.ex. en trailer så gör kunden en "claim" på den och skickar den till rederiet som sedan börjar undersöka saken. De frågar efter portbilder från båda hamnarna som enheten rört sig i för att kolla upp i vilket skede skadan har skett. När rederiet frågar efter bilderna så är det upp till hen som tar hand om "claimserna" på

hamnlogistik företaget att söka upp dem via hamnens interna webbsida för att kunna bevisa att det inte skett på hamnområdet.

4 Säkerhet

För att upprätthålla säkerheten på hamnområdet görs det riskbedömningar av de olika funktionerna, förebyggande åtgärder samt rapportering av säkerhetsrisker och farosituationer.

Inlärnigen av nya anställda lägger stark fokus på säkerheten och säkerhetsklädsel (skor, hjälm, reflekterad väst). HSE-systemet är Metsäboards egna interna anmälningssystem för skador. (Se figur 2), systemet är tillgängligt vid nätet. Vidare betonas uppföljning av systemet. Säkerhetsrundor som ledningen, avdelningscheferna och förmännen gör för att hitta eventuella brister. Dessa rundor görs minst en gång per månad av varje person involverad. Ifall det finns brister informeras det på HSE-systemet så att var och en på företaget kan kolla dem och därefter förebygga dessa brister.

Säkerhetskvarter (info tillfälle) som hålls varje dag före arbetet börjar förebygger också farosituationer. På säkerhetskvarterna går båt förmannen igenom eventuella farosituationer som kan hända på denna båt, hur båten är lastad och på vilket däck olika grupper börjar.

Alla är mer eller mindre ansvariga för arbetssäkerheten. Ansvaret går enligt linjeorganisationen, Stuvare – Förman – Överförman – Högre ledning.

Ser stuvaren några brister är han skyldig att informera förmannen som därefter för info vidare så att den kommer fram till den högre ledningen som sedan gör åtgärder.

Ilmoitus

Kieli

Perustiedot

Tyyppi * <input type="radio"/>	<input type="radio"/> Auditointi <input type="radio"/> HSE-ilmoitus <input type="radio"/> Muu ongelma <input type="radio"/> Syytymä <input type="radio"/> Turvallisuushavainto <input type="radio"/> Vastatilanilmoitus <input type="radio"/> Ympäristöhavainto <input type="radio"/> Ympäristöedustelu <input type="radio"/> Käytettävyyshavainto <input type="radio"/> Riskinarviointien toimenpitee <input type="radio"/> Turvallisuusriski <input type="radio"/> Ympäristöriski <input type="radio"/> Tapaturma <input type="radio"/> O-tapaturma <input type="radio"/> Tapaturma (LTK1) <input type="radio"/> Tuoteturvallisuushavainto <input type="radio"/> Työmatkitaapaturma <input type="radio"/> Viranomaistarkastus <input type="radio"/> Turvallisuustarkastus <input type="radio"/> Ympäristötarkastus
Alue *	<input type="text"/>
Tehdas *	<input type="text" value="Hangö Stevedoring"/> ▼
Tapahtumapaikan osasto *	<input type="text" value="—"/> ▼
Tarkempi paikka	<input type="text"/>
Tapahtuma-aika *	Päiv: <input type="text"/> Tuntien: <input type="text"/> Klo: <input type="text"/> Nyk. <small>(viiiväikkö)</small>
Ilm. tekijän osasto *	<input type="text" value="—"/> ▼
Ilm. tekijän nimi *	<input type="text" value="—"/> ▼
Ilm. tekijän nimi * <input type="radio"/>	Etunimi * <input type="text"/> Sukunimi * <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Haluan pysyä anonymiminä
Tapahtuma	
Ulkopuolinen yritys	<input type="checkbox"/>
Ulkopuolinen tiedustelu	<input type="checkbox"/> Merkitse tähän ruxsi jos ulkopuolinen tiedustelu, oman henkilöstön tiedustelun tapauksessa jättä tyhjäksi
Missä käynyt holdossa *	<input type="text" value="—"/> ▼
Tapahtuman kuvaus * <input type="radio"/>	<input type="text"/>
Ehdotus tilanteen korjaamiseksi / Tehdyt toimenpiteet <input type="radio"/>	<input type="text"/>

Figur 2. Intern skadeanmälnings formulär.

4.1 Exempel 1:

Om det sker en olycka eller konstateras en säkerhetsbrist, med andra ord om någon från personalen blir skadad så sker följande steg. Stuvaren meddelar båtförmannen om vad som skett, att t.ex. en stuvare har klämt foten under en trailerbock. Båtförmannen ser till att stuvaren får vård, skickas till sjukhus för att få skadan granskad. Efter detta skriver han en rapport om vad som hänt (Se figur 2). När detta är gjort läggs rapporten upp på en portal där den säkerhetsansvarige skriver en detaljerad utredning om vad som skett och försöker förhindra att detta händer en gång till. Detta görs efter varje brist för att kunna förebygga framtida skador. Med andra ord, fastän det är bråttom på arbetet så skall man inte göra något förhastat som kan leda till skada.

4.2 Inläring

När det anställs nya stuvare måste de gå igenom 2 dagars kurs. Där går man igenom arbetet i allmänhet och fördjupar sedan på kvalitet och säkerhet. Första dagen handlar det om hur arbetet sköts, vilka stationer man ska arbeta på osv. Efter det kontrolleras säkerheten, hurudan säkerhetsutrustning man måste ha, hur god kvalitet uppehålls och hur man rapporterar eventuella farosituationer. Andra dagen av kursen är praktisk då alla stationer går igenom. Man får en guidad tur i båtarna, hur man arbetar på dem och andra områden på hamnområdet som t.ex. surrningsstationer där papperspartier spänns fast på underlag. Under touren fokuseras det starkt på säkerheten, hur man arbetar utan att själv ta risker. När detta är gjort kommer den praktiska delen, alltså hantering av gaffeltruck och körning av personbil. Alla nya stuvare börjar såhär. Senare kommer vidare skolning till andra uppgifter som t.ex. maskin körare.

Till skyddsutrustningen hör arbets rock, byxor, hjälm, handskar och arbetsskor. Rock och byxor har reflexer och är gula eller orange så att de syns så bra som möjligt när det är mörkt ute.

När skolningen är slut börjar arbetet med några veckors övervakning av en erfaren arbetare som ser till att det inte uppstår några säkerhetsbrister när det finns nya stuvare med i arbetet.

I ett senare skede när förmännen följt med hur man arbetar, har man möjlighet till vidare skolning till andra uppgifter. Då kan en stuvare skolas till signal, vars huvuduppgift är att visa maskinförarna hur de skall köra in/ut enheterna

4.3 Uppgifter

Stuvare – Hamnarbetare.

Förman – Dirigerar arbetet.

Överförman – Ser till att allt som skall utföras blir utfört.

Surrare – Spänner/lossar kedjor från enheterna på båten.

Rampsignal – Står vid båt rampen och dirigerar trafiken in och ut från båten.

Gängsignal – Är inne på båten med surrarna och visar till maskin föraren vilka enheter som går ut först eller vart de dras in på båtarna.

Maskinförare – Drar in eller ut olika trailers eller containers som är på underlag från båten

Tally – Är den som sköter om vilka enheter far vart, ser till att allt blir rätt i systemet.

Mantel – Är en signal för krankusken på Lolo (Lift on/Lift off) sidan. Ser till att containerna är på rätt ställe.

Kranförare – Sköter kranen, lastar/lossar Lolo.

Båt förmannen – Ser till att allt går rätt och säkert till på båten.

Chaufför – Ifall det finns personbilar, lastbilar eller andra maskiner som inte har en färdig chaufför.

Cont – Sköter om Container lyften åt kunderna

TR – Kör klammertruckar i terminalerna som lastar/lossar lastbilar.

4.4 Brister

Hamnen i Hangö har vuxit i över 100 år, det finns flera hamnoperatörer på området, koordinationen borde bättras och hamnen är helt enkelt inte designad för dagens trafik och detta är en utmaning för att få allting att löpa smärtfritt. Men det görs hela tiden förbättringar.

Arbetarnas enskilda attityd till sin egen och sina medarbetares säkerhet borde ändras, det är oprofessionellt att de inte bryr sig om säkerheten. Arbetsmiljön är krävande pga. väderförhållanden, varierande arbetspunkter och stränga tidtabeller.

Rapporten är viktig för att kunna göra förbättringar inom säkerheten. Alla förväntas delta och alla har skyldighet att meddela om brister. Bristerna sätts in i HSE-systemet för att sedan åtgärdas av arbetsledningen som tar tag i det och utser ansvarspersoner som verkställer åtgärderna.

Det kommer alltid att finnas brister i denna bransch på grund av att den har väldigt varierande arbetsförhållanden, ingen dag är likadan som föregående. Väderförhållandena ändrar konstant vilket påverkar både säkerheten och kvaliteten på arbetet. Snö och is är farligt för att sommardäck används året runt av t.ex. import/export bilar. Den enskilde arbetarens utmattning och stress påverkar också dag för dag. Förseningar av båtar är nästan vardagligt på hösten när vädret är ostabilt. Det gör att stressen ökar när samma last som skulle lossas vid ett visst tillfälle blir försenat med två timmar samtidigt som båten fortfarande har samma utfärdstid.

Det vanligaste problemet för upprätthållande av god kvalitet är att skador förblir oupptäckta alltid nu och då. Detta beror på att det helt enkelt inte finns tillräckligt med tid för att granska varenda enhet som rör sig på området. När inspektionerna görs visuellt så går det lätt förbi små skador. Detta skulle kunna åtgärdas med att anställa en kvalitetsinspektör vars huvuduppgift är att gå ute på fältet och granska alla enheter som hamnlogistikföretaget rört vid, men på grund av skärpt kostnadseffektivitet är detta inte en möjlighet.

Vissa årstider orsakar mera missar också på grund av sämre väder förhållanden som t.ex. mörkret eller regnet.

På grund av att denna bransch är så hektisk uppstår det säkerhetsrisker pga. stress. Stress i människors livs- och arbetssituation kan inte undvikas. Stress är något som alla människor någon gång upplever. Med stress kommer säkerhetsrisker och kvalitets bekymmer. Att förebygga detta är svårt men det finns lösningar som t.ex. att försöka att inte ta onödigt med uppgifter åt sig och när det blir för mycket, ta en paus och säga åt förmännen att man behöver hjälp för att få detta gjort. Det är många inom denna bransch som hamnar på sjukledigt på grund av för hård stress.

5 Begrepp

Roro – Roll on/roll off.

Lolo – Lift on/lift off.

Storo – Pappersrullor som lastas direkt från underlag på golvet på båten.(Se figur 3)

Trailer – Lastbils släp.

Container – Tank container eller vanlig Container.

Mafi – Ett underlag som det krävs en svanhals till för att dra, svanhals är en tilläggs del på en maskin som ser ut som en svanhals. (Se figur 3)

Cassette - Ett underlag som det krävs en "cassette" maskin till för att dra, Cassetter används mera tack vare att de är lättare att hantera än Mafin. (Se figur 3)



Figur 3 Storo lastning

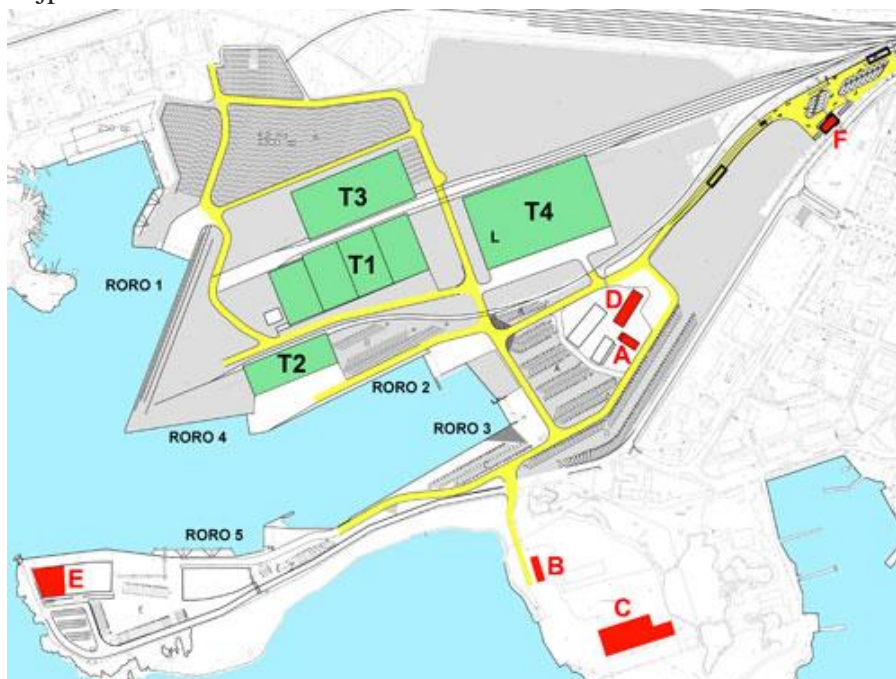
Mafi vagn

Cassette maskin

6 Hamn området

Hamn området är stort men livligt trafikerat. Det finns utsatta trailer fält, olika projekt fält, kopplings fält (var enheter kopplas t.ex. över ett veckoslut), tåg skenor och terminaler. Det rör sig hundratal hamnarbetaren på områden som arbetar i hård takt. Det finns tåg som går av och an varje dag och lastbilschaufförer som kör och söker sina trailers/containers.

Hangö Stevedoring översiktskarta visar att det finns döda vinklar över allt, farozoner som t.ex. järnvägsövergångarna (Se figur 4). Det finns utnämnda lagrings platser för t.ex. enheter med farligt innehåll, eventuellt explosiva ämnen. T1, T2, T3, T4 är alla livliga terminaler där det lastas/lossas papperspartier samt stålrollor. Roro 1, 2, 3, 4 och 5 är kajplatserna för båtarna.



Figur 4. Karta på hamnområdet.

6.1 Exempel

På en måndag är det allt som allt 6 båtar inne i hamnen under dagens lopp, vilket betyder att trafiken på hamnområdet är livlig. Det arbetar runt 200 hamnarbetare om varandra och det rör sig många lastbilar på hamnområdet vilket leder till högre risk för olyckor. Det kommer också tåg in på förmiddagen och eftermiddagen. Efter en måndag är hamnområdet nästan fullt med olika enheter (Trailers, Containers, Underlag, Maskiner osv.).

6.2 Säkerhet inom hamnområdet

Säkerhet är det viktigaste inom hamnlogistik företag för att det är så många olika faktorer som inverkar på hamnområdena. Allt från stuvare till kranchaufförer arbetar samtidigt, vilket betyder att arbetare som går inom hamnområdet måste se upp för olika typer av fordon, lastbilar, tåg, trailer ”dragare” osv. Ett litet misskalkylerat fel av en person kan leda till döden för den andre. Dödsfall har hänt i Hangö. Detta är ett av de farligaste yrken som finns. Risken för olycka kommer alltid att finnas inom hamnlogistiken på grund av stressen. Det finns alltid en tidtabell att hålla fast vid och den är alltid kort. Väderförhållandena inverkar också på säkerheten, snöar det så blir visibiliteten sämre vilket kan leda till krock med maskiner eller bilar. Fastän det är vinter och snö ute så har alla import/export bilar sommardäck, vilket gör att risken för olycka är högre än på sommaren.

I Hangö hamn är säkerheten viktig. Med hamnsäkerhetsåtgärder strävas det till att garantera säkerheten för alla som rör sig på hamnområdet. Samtidigt ses det också till att förutsättningarna finns så att arbetet kan skötas smidigt.

7 Hamnen i andra länder

Det kommer in varor till Hangö Stevedoring från många olika hamnar, som t.ex. Lübeck, Antwerpen, Paldiski och Gdynia mm. Tack vare att trafiken mellan hamnarna är så livlig så är även hamnarna i kontakt med varandra, som t.ex. har kunden i Lübeck hittat en skada på sin vara så skickas det in till Lübecks hamnoperatörer som sedan skickar klagomålet till rederiet (Beroende på vilket rederi kunden använt sig av). Rederiet skickar sedan till Hangö Stevedoring och frågar om något hänt i Hangö Hamn och om de kan undersöka mera ifall fallet är oklart om var det har hänt.

Så gott som alla hamnar har en ”skanner” vid porten in till hamnen som tar foton från olika vinklar på varan när de kommer in i hamnen samt när de far ut från hamnen. Varje enhet, bil eller lastbil som kommer in på hamnområdet kör igenom denna, och det tas bilder. All info om enheten lagras på hamnens interna webbsida. Detta möjliggör att man kan bättre lokalisera var skadan i så fall har hänt.

Kommunikationen är viktig mellan alla hamnar och hamnoperatörer för att verksamheten i export och import branschen är så livlig.

8 Statistik i Hangö hamn

Lastmängder 2015 Import/Export (st): Skador Import/Export (%):

Bilar	69689	
Trailers	91562	Skadeprocenten för alla: 0,07%
Containers	76385	

Arbetsolycksfall som ledde till sjukfrånvaro år 2015 var 13 st.

Av alla skador som hänt 2015 är Hangö Stevedoring ansvarig för 77,4% varav 22.6% var oklara fall som HS ändå hamnat betala för. (Hangö Hamn u.å)

Fr.o.m. Maj 2015 till december 2015 transporterades 201 215,9 Ton papper till Hangö som sedan skickade vidare till andra hamnar.

Import och export varor ökar konstant (Se tabell 1) vilket betyder att hamnområdet blir allt livligare år för år. Mera arbete betyder mera anställda vilket leder till mera säkerhetsbrister som måste följas upp och åtgärdas. (Statistik u .å)

Tabell 1.

Trafikstatistik oktober 2016		Från årets början
Fartygstrafik (st)	176	1641
Varutrafik (1000tn)	423	3948
Bilimport (st)	7042	65195
Långtradare och trailers (st)	17324	160884
Containertrafik (TEU)	4575	4815

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Fartygstrafik (st)	1729	1442	1400	1183	1419	1322	1119	1504
Varutrafik (1000tn)	4093	3700	3547	3203	3776	3543	2419	3585
Bilimport (st)	87022	84112	101478	137325	151002	144121	103099	415675
Långtradare och trailers(st)	170236	162250	149670	121429	105943	89149	75910	92069
Containertrafik (TEU)	52742	54051	55860	59361	55907	50464	44407	44407

9 Riskanalys

För att beskriva och beräkna risker används riskanalys. Med hjälp av detta bedöms sannolikheter för olika oönskade händelser, dess konsekvenser och vad som görs för att minimera dessa risker. Översikten i tabell 2 ger exempel på olika riskfaktor med kommentarer. (Risk Analysis and Risk Management u.å)

9.1 Risker

I ett hamnlogistik företag finns det många olika risker. Under risk tas det upp eventuella risker som kan uppstå under dagens lopp.

Ergonomiska risker är stora på grund av att det inte finns tid att tänka efter hur man t.ex. skall lyfta kedjorna från golvet.

Hörselskydd används inne på båtarna för att ventilationen för så högt ljud att utan skydd tar hörseln skada.

Alla båtar tvättas regelbundet men oavsett finns det mycket damm speciellt på sommaren inne i båtarna vilket leder till hälsorisk och användning av andningsskydd är rekommenderat.

På vintern när det är halt ute och inne på båten leder till högre risk för halkning och krock med fordon. Nya import och export bilar har inte vinterdäck så risken för krock är hög. Försiktighet är det enda som hjälper.

Risk för att slå sig eller bli i kläm är relativt hög och för att förhindra detta så är alla arbetare skolade till att undvika onödiga risker. Men när ingen dag är likadan så är det svårt att förebygga risker.

Avgaser inne på båtarna orsakar hälsorisker och därför används det fläktar på båtarna.

Dålig belysning förebyggs med att använda sig av reflekterande arbetsutrustning och bil belysning.

9.2 Riskanalys exempel

Tabell 2. Riskanalys exempel från en båt.

Ihållande bakgrundsljud (produktion)	Fläktar/ventilation	1	3	3	Användning av hörselskydd vid behov*	*) Vissa båtar har mer högljudda fläktar. Gäller i första hand signalman och förman.				0
---	---------------------	---	---	---	--------------------------------------	--	--	--	--	---

Inne på båtarna är ljudet av ventilationen ofta väldigt hög så användning av hörselskydd rekommenderas.

Slagljud	Körning över surröglor, hängdeck, rampers nivåskillnader (t.ex. RoRo1 ramp)	1	3	3	Användning av hörselskydd vid behov*	*) Gäller i första hand signalman och förman.				0
-----------------	---	---	---	---	--------------------------------------	---	--	--	--	---

Inne på båtarna finns det olika lösa delar som man kör över vilket orsakar höga ljud så användning av hörselskydd rekommenderas.

Arbetsplatsens temp.	Utomhusarbete, temperaturen varierar	1	1	1						0
-----------------------------	--------------------------------------	---	---	---	--	--	--	--	--	---

På vintern är temperaturen väldigt låg och på sommaren väldigt hög, så arbetsklädseln varierar.

Allmän luftväxling och punktutslug	Fartygens ventilation varierar. Tillräcklig? Används den alltid?	1	1	1						0
---	--	---	---	---	--	--	--	--	--	---

Ventilationen varierar, ifall den är dålig så kan båtpersonalen ändra hastigheten på fläktarna.

Drag	Drag på däck och t.ex. akterramp (rampsignal)	1	1	1						0
-------------	---	---	---	---	--	--	--	--	--	---

Bil båtarna har stora öppningar på däckarna vilket leder till att det blåser en hel del inne på båtarna, arbetskläder varierar.

Utebelysning	Bristfällig på FPR (i synnerhet Frihamnen)	1	1	1	Användning av körbelysning samt reflekterande klädsel.					0
---------------------	--	---	---	---	--	--	--	--	--	---

Belysningen är dålig när det är mörkt, i synnerhet i frihamnen (FPR Frihamnens lossnings fält). Användning av kör belysning och reflekterande klädsel hjälper.

Hälssofarliga kemikalier	Bensin, Diesel. Reservbränsledunkar kan stjälpas i transportbussarna då de transporteras till arbetspunkten. Dunkarna kan läcka och spilla ut bränsle i bussarna, vilket orsakar hälsovådliga ångor.	1	1	1	Bränsleförvaringskåp installerat i yttre hamnen 2.11.2015.	Bränsleförvaringskåp installeras i Frihamnen november 2015	0	0		0	2.11.2016
---------------------------------	--	---	---	---	--	--	---	---	--	---	-----------

Fara för hälsan, reservbränsledunkar kan stjälpas i transportbussarna och detta åtgärdas med att det finns utsatta förvaringskåp i yttre hamnen.

Damm	En del båtar är dammiga.	1	1	1						0
-------------	--------------------------	---	---	---	--	--	--	--	--	---

Båtarna är dammiga och detta åtgärdas med andningsskydd.

Gas	Avgaser	1	1	1					0
-----	---------	---	---	---	--	--	--	--	---

Tomgång inne i båtarna orsakar mängder med avgaser som skadar hälsan, därför skall bilen in och ut från båten så snabbt som möjligt.

Dimma & rimfrost				0					0
------------------	--	--	--	---	--	--	--	--	---

För att få isen att smälta på rutan så måste bilen vara igång en stund vilket leder till avgaser.

Kemikaliers användningssätt	Brandrisk vid tankning	3	1	3	Har beaktats i anvisningarna	Mycket osannolikt. Har inte hänt under företagets historia.			0
-----------------------------	------------------------	---	---	---	------------------------------	---	--	--	---

Bensindunkar och boosters får inte vara i samma transport buss för att minska risken för brand.

Urbrukta kemikalier	-			0					0
Lagring av kemikalier	-			0					0

Kemikaliska produkter hanteras ej på bilbåtar.

Elanordningars skick & användning	Användning av booster	2	1	2	Ny anvisning utgiven 3.11.2015	Ohjeistus - Endast personbilar får startas - annars verkstaden.			0
-----------------------------------	-----------------------	---	---	---	--------------------------------	---	--	--	---

Booster används vid starthjälp av personbilar, annars anlitas verkstaden för att få igång en större maskin.

Släckningsredskap samt skyltning och alarm	Släckningsredskap i regel väl utmärkta på båtarna. Brandsläckare saknas i pauslokalen i yttre hamnen (brandfilt finns)			0	Brandsläckare installerad 2.11.2015 vid pauslokalen i yttre hamnen.				0
--	--	--	--	---	---	--	--	--	---

Ifall brand så finns det utmärkt på båtarna var det finns brandsläckare samt i pauslokalen vid kajen.

Utrymmes dimensionering	Låga däck	1	1	1		Långa personer måste gå böjda.			0
-------------------------	-----------	---	---	---	--	--------------------------------	--	--	---

Ergonomiska risker när det är låga däck så måste en längre person böja ner sig för att inte slå huvudet i taket.

Trappor, stegar & ramper	Branta trappor. Vissa fartyg har långa ramper som man måste gå uppför till fots (långa arbetspass)	1	1	1					0
--------------------------	--	---	---	---	--	--	--	--	---

Branta trappor och långa ramper orsakar ergonomiska risker.

Oavbrutet stående / sittande	Kan gälla förman och signalman (stående), busschaufför (sittande)	1	1	1					0
Pausfördelning				0		Byte av arbetsuppgift under arbetspasset att rekommendera (signalman)			0

Man kan hamna stå eller sitta längre perioder. Detta åtgärdas med pauser eller byte av arbetsuppgifter.

Arbetsredskap, maskiner & anordningar	Transportbussarnas skick, bl.a. fjädring, säten som inte går att låsa ställning på	1	1	1		Användningsprocenten stor under arbetsskiftet			0
---------------------------------------	--	---	---	---	--	---	--	--	---

I transportbussarna finns t.ex. risk för att inte få sätet i det läge man själv vill ha det. Det går att i så fall byta arbetsuppgift eller transport buss.

Halkning	FPR vintertid, Fuktiga ramper, t.ex. Akterrampen	2	1	2					0
Snubbling	Surröglor, kilar	2	1	2					0
Fall (person)	Från hängdäck	3	1	3	Platserna där fallrisk föreligger märks ut med band/förhindras med flyttbara räck (fartygets besättnings uppgift). Bör kontrolleras innan arbete inleds (sätts till anvisningarna). Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
Stöt mot statiskt föremål eller konstruktion	Låga bildäck: Risk för att slå huvudet.	2	2	4	Sätter till anvisningarna så att nya chaufförer blir varse om risken. Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
	Vid avlägsnande av surmingsremmar kan man tappa greppet och förlora balansen/falla och slå t.ex. handen, eller annan kroppsdel i bilen bakom.	2	1	2					0
Klämning mellan 2 föremål	Mellan bilar eller bil och annat föremål	3	1	3	Granskar/uppdaterar anvisningarna att denna risk behandlas. Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0

Vid vintertid är det halt och det används sommardäck på personbilarna. Varsamhet är viktig. Trånga utrymmen ökar risken för stötningar eller klämningar. All personal har fått anvisningar hur man skall göra vid dessa tillfällen.

Drunkning	Risk att hamna i sjön	3	1	3	Granskar/uppdaterar anvisningarna att denna risk behandlas (tillräckliga marginaler). Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
------------------	-----------------------	---	---	---	--	--	--	--	---

Anvisningar hur man skall bete sig på däckarna var det finns fall risk och på ramperna.

Fall (föremål)	Föremål från hängdäck, t.ex. Kilar, surmingsmaterial	1	1	1					0
Stjälpande föremål	-			0					0
Slungning av föremål eller ämne	Kilar, surmingsmaterial, samt stenar på hamnplanerna	2	1	2	Beaktat i anvisningarna.				0
Stöt orsakad av rörligt föremål	Påkörning, t.ex. då en bil backas, ISPS-portens bommar	3	1	3	Uppdaterar anvisningarna. Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0

För att undvika skador har alla gått igenom skolning hur man skall minimera risker för detta. (ISPS-port är en inne port på frihamnsområdet som fungerar med sensorer vid bilrampen).

Bestämmelser efterföljs ej	Bilbälten, för höga hastigheter, omkörningar	3	1	3	Reglerna finns i anvisningarna. Övervakning.				0
Skyddsutrustning & anordningar	Hörselskydd/proppar (signalman & förman), reflex-kiäders användning	2	1	2	Klädsel föreskrifter finns i anvisningarna. Övervakning.				0
Risktagning & anv. utav skydd	Se ovan			0					0

Uppföljning av bestämmelser är viktigt, alla har skolning hur man skall bete sig de olika arbetsområdena.

10 Marknadsföring

Hangö hamn har en utmärkt konkurrensförmåga tack vare sin position. Som den sydligaste hamnen i Finland är den väldigt populär för att rutterna förkortas betydligt jämför med t.ex. Åbo eller Helsingfors hamn, rederierna vinner ca.4 timmar per fartyg med att välja Hangö hamn. Det blir i längden en otroligt stor vinst.

Traditionellt är Hangö Hamn specialiserad på export av skogsindustrins produkter och import av bilar. Nuförtiden är det gummihjulstrafiken som ökar mest. Hangö Hamn fungerar effektivt och tryggt även vintertid.

1.1.2015 trädde svaveldirektivet i kraft som höjer kostnaderna för sjötransporter. Detta medför en konkurrensförmån för Hangö Hamn då rutten via Hangö är betydligt kortare till Kontinentaleuropa i jämförelse med andra hamnar i Finland.

11 Förtroende

Hangö Stevedoring måste hela tiden leva upp till kundernas förtroende. Det är en väldigt livlig bransch. Det importeras och exporteras hela tiden mer och mer. Det betyder flera och nya kunder för hamnen. Med god kundvård gynnas bättre möjligheter för framtiden. Behandlas en kund bra och får bra service trots större och större krav så kommer samma kund att använda samma tjänster nästa gång. När detta händer sprider sig rykten att allting fungerar smärtfritt och det lockar till sig mera kunder som vill använda tjänsterna.

Hangö är Finlands sydligaste hamnstad. Det höjer kundernas intresse tack vare att båtarna kommer så mycket snabbare iland och kundernas varor nås mycket snabbare, vilket i sin tur betyder att de får iväg sakerna snabbare till sina kunder.

12 Intervju

Jag har intervjuat Peter Luoma (Personlig kommunikation 30.06.2017) som fungerar som Säkerhetsansvarig på Hangö Stevedoring Oy Ab. Ytterligare har jag själv arbetat med liknande uppgifter som Peter Luoma.

Jag började min intervju med att fråga om hur kvaliteten uppehålls inom ett hamnlogistik företag. Till detta svarade Luoma att ett Hamnlogistikföretag använder sig av ISO-9000 standarden. Därefter gick han in på att detta företag också försöker leva upp till de krav

som kunden har. All kvalitets och säkerhetsgranskning sköts manuellt. Det finns ingen automatiskt process som sköter om kvaliteten.

God kvalitet innebär att kundernas krav uppfylls, skadorna hålls på ett minimum, det finns klara processbeskrivningar för hur allting skall skötas, arbetet sköts enligt direktiv och att allting som sker inom hamnområdet rapporteras så de kan åtgärdas. Det är högsta ledningen som ansvarar att det uppföljs.

Sedan gick vi över till säkerheten. Här sade Luoma att säkerheten är något som är väldigt viktigt för ett hamnlogistik företag. För att upprätthålla säkerheten på ett hamnområde finns det många olika faktorer. Riskbedömning av de olika funktionerna på företaget, förebyggande åtgärder, involverande av hela personalen i rapportering av säkerhetsrisker och farosituationer. Inläring av nya arbetare har stark fokus på säkerheten, säkerhetsklädsel (skor, hjälm, synlighetsväst). HSE-systemet presenteras, inläring om rapportering i HSE, säkerhetsrundor sköts av ledningen, avdelningscheferna och förmännen minst en gång i månaden. Till allt detta kommer ännu säkerhetskvarter som hålls före arbetet börjar. Där förmännen berättar om eventuella säkerhetsbrister som de vet om på förhand.

13 Sammanfattning

Finlands BNP har ökat rekordartat detta år vilket har lett till att import och exportmängden i hamnarna har ökat kraftigt. Denna positiva utveckling ställer hamnlogistikföretagen inför nya utmaningar då personalresursering och utrymmesbrist inte får stå i vägen för utvecklingen eller minska på säkerhet och kvalitet. Man arbetar inom många olika uppgifter i hamnområdet med olika risker i arbetet. Man satsar på att kontinuerligt utveckla verksamheten så att man har möjlighet att bibehålla så god kvalitet och säkerhet som möjligt.

Personalen i olika hamnar samarbetar konstant för att logistiken skall löpa smidigare och för att påskynda skadeutredningar.

Risikanalyser görs för alla olika arbetspunkter inom ett hamnområde. Detta görs för att kunna meddela vidare åt arbetarna hur de skall arbeta säkert vid de olika punkterna och hur de skall göra för att undvika skador.

14 Avslutning

Syftet var att berätta hur det är att arbeta inom ett hamnlogistikföretag. Arbetsuppgifterna är mångsidiga med allt från praktiskt lastande till planering och utförande av logistik verksamhet. Arbetet medför stora risker, man arbetar med tunga laster under hård tidspress. Detta kräver fullständig uppmärksamhet och koncentrationsförmåga, för att inte utsätta sig själv, sina medarbetare eller varorna för olyckor. Jag ville beskriva hela processen när lasten anländer till hamnen tills den förflyttas ut från den.

Syftet var också att beskriva skadeanmälningsprocessen, från det att man upptäcker en skada till att man utreder ansvarsfrågor och utvecklar verksamheten för att förebygga nya skador.

En annan sak jag ville lyfta fram var de olika säkerhetsprotokollen man använder när det gäller personskador och förebyggandet av dem. För mig personligen är dessa processer ytterst viktiga eftersom jag upplevt dem personligen i arbetet och insett riskerna med detta fascinerande arbete.

Jag var säker på ämnet jag ville skriva om direkt från början. Jag valde detta ämne för att hamnlogistik företag runt om i Finland har varit mycket omtalade de senaste åren. Det har diskuterats om varför stuvare har så hög inkomst. Av egen erfarenhet kan jag säga att ingen skulle arbeta i dessa förhållanden med låg lön. Det är också skiftesarbete vilket automatiskt leder till högre lön på kvällarna och veckosluten.

Hamnen är av stor betydelse för kommunen Hangö, den har alltid erbjudit arbetsplatser oberoende av konjunkturändringar. Tack vare läget ute på Finlands sydligaste spets kommer Hangö hamn alltid att finnas.

15 Källförteckning

Logistik i Finlands sydligaste hamn (u.å) [Online]

<http://stevedoring.fi/se/om-foretag/arbetsplats/> [Hämtat 29.10.2017]

Logistik (u.å) [Online]

<https://www.yrityssuomi.fi/sv/logistiikka> [Hämtat 8.11.2017]

Statistik [Online]

<http://stevedoring.fi/se/om-foretag/statistik/> [Hämtat 29.10.2017]

Hangö Hamn (u.å) [Online]

<http://portofhanko.fi/sv/> [Hämtat 29.10.2017]

Risk Analysis and Risk Management (u.å) [Online]

https://www.mindtools.com/pages/article/newTMC_07.htm [Hämtat 9.11.2017]

Bilaga 1 – Risk analys på Bilbåt

RISKANALYSBLANKETT		Template i biblioteket under: Production Internal - AHS - Riskanalyser				QT-011-B		14.5.2013		
Riskanalysen berör		Uppdaterad 17.1.2017, PL, PA								
BILBÅTAR										
Riskanalysen utfördes av / Datum		15.10.2015 (identifiering)				28.10.2015 (bedömning)				
CHECKLISTA		BEDÖMNINGSKRITERIER				Riskanalys efter utförd åtgärd				
		Konsekvens	Sannolikhet	Risk		Konsekvens	Sannolikhet	Risk		
OMRÅDEN	FAROR	K	S	K x S	FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER	KOMMENTARER	K	S	K x S	NYTT REVISIONSDATUM
FYSIKALISKA										
Buller										
Ihållande bakgrundsljud (produktion)	Fläktar/ventilation	1	3	3	Användning av hörselskydd vid behov*	*) Vissa båtar har mer högljudda fläktar. Gäller i första hand signalman och förman.			0	
Ihållande bakgrundsljud (kontor)	-			0					0	
Slagljud	Körning över surröglor, hängdeck, rampers nivåskillnader (t.ex. RoRo1 ramp)	1	3	3	Användning av hörselskydd vid behov*	*) Gäller i första hand signalman och förman.			0	
Temperatur & luftväxling										
Arbetsplatsens temp.	Utomhusarbete, temperaturen varierar	1	1	1					0	
Allmän luftväxling och punktutsug	Fartygens ventilation varierar. Tillräcklig? Används den alltid?	1	1	1					0	
Drag	Drag på däck och t.ex. aktterramp (rampsignal)	1	1	1					0	
Kalla & varma ytor eller redskap	-			0					0	
Arbete utomhus	-			0					0	
Belysning										
Allmän belysning	-			0					0	
Punktbelysning vid arbetsstället	-			0					0	
Transportvägarnas ledbelysning	-			0					0	
Nödutgångsbelysning	-			0		Ingen vetskap			0	
Utebelysning	Bristfällig på FPR (i synnerhet Frihamnen)	1	1	1	Användning av körbelysning samt reflekterande klädsel.				0	
Vibrationer										
Vibration - händer	-			0					0	
Vibration - hela kroppen	-			0					0	
Vibration - anläggningar	-			0					0	
Strålning										
Radioaktiva ämnen & föremål	-			0					0	
Anordningar som innehåller strålningskälla	-			0					0	
El- och magnetfält	-			0					0	

RESURSA										
Kemisk exponering										
Hälssofarliga kemikalier	Bensin, Diesel. Reservbränsledunkar kan stjälpas i transportbussarna då de transporteras till arbetspunkten. Dunkarna kan läcka och spilla ut bränsle i bussarna, vilket orsakar hälsovådliga ångor.	1	1	1	Bränsleförvaringsskåp installerat i yttre hamnen 2.11.2015.	Bränsleförvaringsskåp installeras i Frihamnen november 2015	0	0	0	2.11.2016
Brand & explosionsfarliga ämnen (storolycka enl. 59/1999)	-			0					0	
Damm	En del båtar är dammiga.	1	1	1					0	
Gas	Avgaser	1	1	1					0	
Ånga & rök	-			0					0	
Dimma & rimfrost				0		Is på bilrutor. Mycket sällan. Kan innebära en risk om man inte låter rutan smälta innan man kör.			0	
Kemikaliers användning										
Kemikaliers användningssätt	Brandrisk vid tankning	3	1	3	Har beaktats i anvisningarna	Mycket osannolikt. Har inte hänt under företagets historia.			0	
Urbruktagna kemikalier	-			0					0	
Lagring av kemikalier	-			0					0	
Märkning av kärl eller förpackning	-			0					0	
Skyddsutrustningens skick och användning	-			0					0	
Brand- och explosionsfara										
Elanordningars skick & användning	Användning av booster	2	1	2	Ny anvisning utgiven 3.11.2015	Ohjeistut - Endast personbilar får startas - annars verkstaden.			0	
Tillstånd för och utförande av heta arbeten	-			0					0	
Släckningsredskap samt skyltning och alarm	Släckningsredskap i regel väl utmärkt på båtarna. Brandsläckare saknas i pauslokalen i yttre hamnen (brandfilt finns)			0	Brandsläckare installerad 2.11.2015 vid pauslokalen i yttre hamnen.				0	
Märkning av utgångar	-			0					0	
Första hjälp- och släckningsutbildning	-			0		Släckarutbildning?			0	
Första hjälp materialens skick och användning	-			0					0	

ERGONOMISKA									
Arbetsställe									
Ordning & reda	-			0				0	
Utrymmes dimensionering	Låga däck	1	1	1		Långa personer måste gå böjda.		0	
Gångar & golv	-			0				0	
Trappor, stegar & ramper	Branta trappor. Vissa fartyg har långa ramper som man måste gå uppför till fots (långa arbetspass)	1	1	1				0	
Arbetsytans höjd	-			0				0	
Stolar	-			0				0	
Bildskärm & instrumentpaneler	-			0				0	
Arbetsställning									
Ryggställning	-			0				0	
Hand- & axelställning	Scanning	1	1	1				0	
Handled- och fingerställning	Scanning	1	1	1				0	
Huvud- och nackställning	-			0				0	
Fötternas ställning	-			0				0	
Belastning av kropp									
Oavbrutet stående / sittande	Kan gälla förman och signalman (stående), busschaufför (sittande)	1	1	1				0	
Pausfördelning				0		Byte av arbetsuppgift under arbetspasset att rekommendera (signalman)		0	
Upprepade rörelser	-			0				0	
Tunga lyft	-			0				0	
Redskap & metoder									
Arbetsredskap, maskiner & anordningar	Transportbussarnas skick, bl.a. fjädring, säten som inte går att låsa ställning på	1	1	1		Användningsprocenten stor under arbetsskiftet		0	
Hantering av föremål	-			0				0	
Arbetsställets stöd och hjälpredskap	-			0				0	

GRANSKA/ STÖRNING									
Arbetsmiljö									
Halkning	FPR vintertid, Fuktiga ramper, t.ex. Aktterrampen	2	1	2					0
Snubbling	Surröglor, kilar	2	1	2					0
Fall (person)	Från hängdäck	3	1	3	Platserna där fallrisk föreligger märks ut med band/förhindras med flyttbara räck (fartygets besättnings uppgift). Bör kontrolleras innan arbete inleds (sätts till anvisningarna). Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
Stöt mot statiskt föremål eller konstruktion	Låga bildäck: Risk för att slå huvudet.	2	2	4	Sätter till anvisningarna så att nya chaufförer blir varse om risken. Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
	Vid avlägsnande av surrningsremmar kan man tappa greppet och förlora balansen/falla och slå t.ex. handen, eller annan kroppsdel i bilen bakom.	2	1	2					0
Klämning mellan 2 föremål	Mellan bilar eller bil och annat föremål	3	1	3	Granskar/uppdaterar anvisningarna att denna risk behandlas. Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
Instängning / fastnar	-			0					0
Elstöt	-			0					0
Transport av gods	-			0					0
Kvävning	-			0					0
Drunkning	Risk att hamna i sjön	3	1	3	Granskar/uppdaterar anvisningarna att denna risk behandlas (tillräckliga marginaler). Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
Ensamarbete	Surrare/löstagare	1	1	1					0
Nödstopp (placering & förekomst)	-			0					0
Störnings-situationer	Bilar som inte startar (tankning, starthjälp, bogsering)	1	1	1					0
Föremål & Ämnen									
Fall (föremål)	Föremål från hängdäck, t.ex. Kilar, surrningsmaterial	1	1	1					0
Stjälpande föremål	-			0					0
Slungning av föremål eller ämne	Kilar, surrningsmaterial, samt stenar på hamnplanerna	2	1	2	Beaktat i anvisningarna.				0
Stöt orsakad av rörligt föremål	Påköring, t.ex. då en bil backas, ISPS-portens bommar	3	1	3	Uppdaterar anvisningarna. Anvisningarna uppdaterade och informerats 12.2.2016.				0
Intrassling i rörligt föremål	-			0					0
Risk för skärsår av vasst föremål	-			0					0
Risk för sticksår av vasst föremål	-			0					0
Personens verksamhet									
Bestämmelser efterföljs ej	Billäkten, för höga hastigheter, omkörningar	3	1	3	Reglerna finns i anvisningarna. Övervakning.				0
Skyddsutrustning & anordningar	Hörselskydd/proppar (signalman & förman), reflex-kläders användning	2	1	2	Klädsel föreskrifter finns i anvisningarna. Övervakning.				0
Risktagning & anv. utav skydd	Se ovan			0					0