



# SAN NYTT

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

ÅRGÅNG 35 4/11

## TEMA: BYGGA ARBETSMILJÖVÄNLIGT

Färre misstag med nytt verktyg för nybyggnation .....	1	Sjöfartsavdelningen informerar .....	5
"Svensk flagg borgar för god arbetsmiljö" .....	2	English summary .....	6
Effektiv riskhantering.....	3	Profilen: Johan Högdén .....	7
San har ordet .....	4	I korthet .....	8

# Färre misstag med nytt verktyg för nybyggnation

Bygg fartyg utifrån besättningen och de jobb som ska utföras ombord. Då får man en mer lättarbetad och välfungerande arbetsmiljö. Det menar forskare Monica Lundh som ska konstruera ett tredimensionellt verktyg för granskning av fartygsritningar.

Svårt att komma åt, trångt, dålig överblick, ologiskt placerade reglage, larm som är förvillande lika varandra, tunga lyft...I tidigare studier har forskare konstaterat att fartyg är behäftade med mängder av designmissar som leder till onödigt merjobb och risktagande för besättningarna.

Nu vill Monica Lundh, sjöingenjör och teknologie doktor vid Chalmers tekniska högskola, omsätta den kunskapen i praktiken för att skapa en bättre arbetsmiljö till sjöss. Efter jul får hon en kanadensisk doktorand och tillsammans ska de utveckla ett databaserat verktyg för granskning av fartygsritningar.

– Jag vill bygga upp en tredimensionell fartygsmiljö där man kan gå runt på avdelningarna och se vilka konsekvenser olika lösningar får i praktiken. Den möjligheten finns redan idag, men jag vill ha ett verktyg som är enklare att använda och som kan sättas in tidigt i nybyggnadsprocessen, säger hon.

Att tidigt upptäcka mindre lämpliga ombordlösningar är, enligt Monica Lundh, ofta avgörande för slutresultatet.



Brister som byggs in på varvet är ofta dyra och omständiga att ändra i efterhand. Foto Stena AB.

Som exempel plockar hon fram en bild på ett kontrollrum där kontrollpanelen är placerad mitt i lokalen vilket gör att viktiga instrument hamnar bakom ryggen på operatören.

### Byta perspektiv

– Hade man istället placerat panelen här hade man fått en bra överblick, säger hon och pekar mot nedkanten av bilden. På ritningsstadiet är det enkelt att

göra en sådan ändring men när panelen väl är fastbörad i golvet och alla ledningar är dragna finns det inte någon som skulle ge sig på att flytta den. Att bygga om är ofta dyrt och svårt, men när man sitter med ritningarna handlar det sällan om mer än ett par pennstreck och några mantimmar.

Men för att skapa mer arbetsvänliga fartygsmiljöer behöver man också byta perspektiv, menar hon. Vid nybyggen

utgår man ofta från teknisk utrustning och fartygets mått. Sedan får besättningen anpassa sig och göra sitt bästa utifrån givna förutsättningar. Monica Lundh vill göra tvärt om.

– Utgå från besättningen och gå igenom de arbetsmoment som ska utföras. Utifrån det planerar man sedan placering av utrustning och lokalernas utformning. Det här är ingen raketforskning, det är grundläggande ergonomi, men det gäller att få in tänket tidigt i processen.

### “Fråga rätt sjöman”

Exemplen på mindre bra ombordlösningar är många och återfinns på samtliga avdelningar. Det handlar om allt från bryggpaneler med svåråtkomliga reglage till byssor med för högt placerade ugnar till maskinrum som saknar traverser för tunga lyft.

– Mycket av det här skulle man förmodligen kunnat undvika om man hade involverat besättningen i planeringen. Det är de ombord som kan arbetsmiljön och vet vad som behövs för att underlätta arbetet.

Men man måste också fråga rätt sjöman. Kapten och chief är experter på sina respektive avdelningar men för att exempelvis få en bra byssa måste man prata med kocken, säger Monica Lundh.



Monica Lundh.

Och att konkurrensen om utrymmet ombord ofta är hård är ingen ursäkt för dålig design, säger hon.



Ombord finns det gott om exempel på mindre lyckade designlösningar. Foto Mikael Eliasson.

– Visst är det lastlådan man tjänar pengar på och självklart vill man optimera den. Men ju mindre utrymme det finns

desto viktigare är det att tänka igenom olika lösningar.

Linda Sundgren

## “Svensk flagg borgar för god arbetsmiljö”

**Fartyg byggda under svensk flagg har ofta en bra arbetsmiljö. Problemet är utlandsbyggen som ibland håller en lägre standard. Det säger Mikael Andersson på Transportstyrelsen.**

Att äldre fartyg ibland är behäftade med ogenomtänkta ergonomilösningar är kanske förståeligt. Men att påkostade nybyggen lämnar varven med bristande arbetsmiljö känns betydligt mer tveksamt. Enligt Mikael Andersson handlar det till stor del om vilken flagg fartyget byggts under.

– I Sverige har vi arbetsmiljölagen som säger att det ska vara en god arbetsmiljö ombord och det gäller hela fartyget. Men i utländska båtar kan kraven vara betydligt lägre och då kan man få se annorlunda lösningar, säger han.

Vid svenskbyggen är det Transportstyrelsen som ska tillse att arbetsmiljön lever upp till gällande lagar och regler. Men att granska ritningar kan vara ett digert arbete och för ett större nybygge kan det ta ett par dagar att gå igenom alla avdelningar, enligt Mikael Andersson.

*“Man sitter med skallinjal och gradskiva och kontrollerar att lutningar och avstånd är korrekta”*

– Ritningarna är endimensionella och det krävs en hel del erfarenhet för att förstå hur olika lösningar kommer att te sig i praktiken. Man sitter med skallinjal och gradskiva och kontrollerar att lutningar och avstånd är korrekta, att det

går att få ner tunga grejer i maskin och att komforten i bygget lever upp till bostadskungörelsen när det gäller hyttstorlek, dusch, toalett och annat.

Fartyg som byggs under utländsk flagg faller utanför svensk lagstiftning, även om rederiet är baserat i Sverige.

– Fartyg som byggs på utländska varv under annan flagg lever inte alltid upp till svenska krav. Sedan kommer rederiet på att de vill flagga in och då blir det ofta problem. Många gånger är lejdnarna för branta och gångarna för trånga för våra krav. Men sådant är nästan ogörligt att ändra i efterhand och ibland måste vi föra en dialog med redaren för att hitta andra lösningar för att göra en inflaggning möjlig, säger Mikael Andersson.

Linda Sundgren

# Effektiv riskhantering



Dyra misstag. Containerfartyget Rena grundstötte utanför Nya Zeeland i oktober.

**Idag finns stora insikter om risker i arbetsmiljön ombord, men man är sämre på att omsätta det kunskandet i faktiska förbättringsåtgärder. Det var en av slutsatserna på höstens San-konferens.**

Årets konferenstema, *Effektiv riskhantering – nyckeln till en säker sjöfart*, hade lockat ett 80-tal åhörare till "Läppstiftet" i Göteborg. Först ut i talarstolen var San:s ordförande Lars Andersson som pratade om den mänskliga faktorn i samband med olyckor och vikten av förebyggande säkerhetsarbete. Han lämnade sedan över till Jörgen Zachau från Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Jörgen Zachau gav myndighetens syn på ämnet riskbedömningar och konstaterade självkritiskt att "Vi på Transportstyrelsen är alldeles för dåliga på att sätta fokus på detta under våra inspektioner". Men han lovade samtidigt bättring.

Hur man omsätter erfarenheter och lärdomar om säkerhet och arbetsmiljö i faktiska förbättringsåtgärder, berättade Lena Kecklund från MTO Säkerhet AB. Hon menade att man ofta är bra på att analysera situationer och hitta brister, men sämre när det kommer till att ta tillvara kunskapen och rätta till problemen.

Att riskbedöma den psykosociala miljön är något som många upplever som särskilt besvärligt. Men att det är fullt

möjligt visade Anders Pousette från Arbets- och miljömedicin vid Sahlgrenska akademien. Han berättade också att en dålig psykosocial arbetsmiljö kan leda till bland annat hjärt- och kärlsjukdomar och besvär i rörelseorgan. Även Elinor Gerle och Bo Lindgren, båda från Stena Line, var på plats för tala om hur de jobbar med de här frågorna i rederiet.

**Underhållande och intresseväckande** Johan Högdén, dp (designated person) hos Transatlantic, höll ett underhållande och intresseväckande anförande om allas rätt till en bra och säker arbetsmiljö (läs mer om Johan sid 7).

Från Swedish Club Academy kom Martin Hernqvist. Han berättade bland annat om att försäkringsbolaget genomför en mycket omfattande enkätundersökning bland sjömän om arbetsmiljö till sjöss.

Sist ut var Cecilia Österman, doktorand vid Chalmers tekniska högskola och San-representant samt Tomas Lindberg från Shipgaz. Tillsammans presenterade de San:s nya arbetsmiljöutbildning som från den 24 oktober finns tillgänglig på san-nytt.se (läs mer på sidan 8).

Vid femtiden samlades åhörare och föreläsare kring en mingelbuffé i "Läppstiftets" restaurang för en gemensam avrundning på dagen.

Linda Sundgren

## SAN-pristagare 2011



Årets SAN-pristagare är Linda Sundgren, frilansande journalist och redaktör för San-nytt. Hon får priset

för att hon under många år med stort engagemang bevakat och kommunicerat säkerhets- och arbetsmiljöfrågor inom sjöfarten på ett mycket kompetent sätt.

San-pris juryn

# Hur jobbar ni med riskhantering?

**Martin Carlweitz, överstyrman Trans Pulp**

"Vi går igenom ett område i taget och använder checklistor för att inte missa något. Vi tittar på risken för exponering och hur allvarliga



konsekvenser det kan få om något inträffar. Egentligen borde vi göra det här en gång i månaden, men det brukar bli så att vi riskbedömer flera områden efter varandra och sedan kan det dröja ett tag innan vi gör nästa."

**Elisabeth Barkarmo, personal- och säkerhetsansvarig vid Charterfrakt Baltic Carrier AB**

"Vi jobbar en hel del med riskbedömningar genom ISM, Sam, SMS och medarbetarsamtal. Inför varvsbesök eller större förändringar görs alltid en



analys av eventuella risker. Mötesprotokoll samt övrig dokumentation rapporteras alltid till kontoret. Som SMS-auditör försöker jag vara ombord cirka en vecka per år för att arbeta med just dessa frågor men även för att få en inblick i besättningens vardag och den psykosociala arbetsmiljön."

**Tobias Chronéer, befälhavare Viking Cinderella**

"Vi har nyligen genomfört en uppdatering av alla våra riskanalyser ombord. Vi har haft en styrgrupp som ansvarat för det arbetet och som bestått av personal från både kontor och fartyg. Uppdateringen gjordes för att få en mer enhetlig syn på vad en risk är. Tidigare var det stor skillnad i bedömningarna. I ett maskinrum, exempelvis, hade man bedömt att det inte fanns några risker alls medan att jobba i kassan i taxifreen nästan var förenat med livsfara."



Linda Sundgren

# Sjöman med livet som insats

I mitten av november hölls 195 sjömän som gisslan av somaliska pirater. Hur många som tvingas tillbringa julen ombord på kapade fartyg återstår att se, men statistiken är dystert. Bara i år har 15 sjömän dödats till följd av sjöröveriet och det finns inget som tyder på att attackerna är på väg att avta, vare sig i antal eller styrka.

Bilder från fartyg som varit i piraternas våld vittnar om misär och allmän kaos. De som marinens företrädare visade på Världssjöfartens dag i Göteborg i september var inget undantag. Synerna förde tankarna till ett hem som utsatts för ett brutalt inbrott med möbler, prylar och tillhörigheter i en salig röra. Andra foton föreställde beväpnade män i små snabba båtar, lastade med stegar, bränsle och cat, på jakt efter ett lämpligt offer.

Utvecklingen av den sjöburna brottsligheten utanför Somalia har gått i helt fel riktning. 2004 skedde ett tiotal piratattacker, fem år senare, 2009, fullkomligt exploderade sjöröveriet och har sedan dess legat på över 200 attacker årligen. Och varje angrepp och varje kaping har ett stort antal offer i form

av drabbade sjömän, deras familjer, och naturligtvis också redare. När man ser bilderna från de fritagna fartygen kan

*”Antingen måste sjöfarten sluta trafikera de här farvattnen eller också måste omfattande insatser inne i landet genomföras”*

man inte låta bli att fundera över hur det måste vara att tvingas leva under sådana förhållanden, månad ut och månad in, utlämnad till drogade pirater och med brist på mat och vatten. Stressen att inte veta när eller ens om man kommer att återförenas med sina familjer, att utsättas för misshandel och skenavrättningar, kan vi andra bara ana oss till. Att befinna sig mitt i kaoset samtidigt som julen närmar sig måste vara extra plågsamt.

## Militären otillräcklig

Men hur ska man då få stopp på det östafrikanska sjöröveriet? Enligt militären går det inte att lösa problemen med enbart militära medel. Området är för stort att

bevaka och det finns helt enkelt inte resurser att säkra upp hela regionen. Nu tycks dessutom den militära närvaron vara på väg att minska på grund av omfördelning

av fartyg till Libyen och minskade ekonomiska resurser på grund av den ekonomiska kris som världsekonomin befinner sig i.

En svensk forskare, Karl Sörensson vid Forsvarshögskolan, har skrivit rapporter om de somaliska piraterna. Enligt honom finns det bara två vägar bort från sjöröveriet: antingen måste sjöfarten sluta trafikera de här farvattnen eller också måste omfattande insatser inne i landet genomföras. Rektorn för den muslimska skolan i Vällingby, som höll ett anförande på Världssjöfartens dag, var inne på samma linje. Somalia behöver en stabil politisk ledning, bättre utbildning och ökad handel med omvärlden för att sjöröveriet ska kunna stoppas. Men i väntan på en lösning tvingas världens sjömän fortsätta att utsätta sig för de risker det innebär att jobba på fartyg i farvattnen runt Somalia.



Linda Sundgren

*”Folk gör inte misstag med flit.”*

Martin Hernqvist på The Swedish club academy om orsakerna bakom olyckor till sjöss

## ~ SAN TIPSAR ~

### Arbetsmiljöblock för komihåg



San har tagit fram ett arbetsmiljöblock som kan underlätta i det dagliga arbetet ombord. Blocket är litet, behändigt och får enkelt plats i fickan på arbetskläderna. Om olyckan är framme, en brist noteras eller om man får en idé till förbättring plockar man fram blocket och gör en komihåg-notering. Texten i arbetsmiljöblocket är på både engelska och svenska och det kan beställas kostnadsfritt per e-post: [info@san-nytt.se](mailto:info@san-nytt.se).

### Hemsidan

Du glömmet väl inte att besöka San på webben? Här hittar du information om aktuella arbetsmiljöhändelser, forskningsresultat och kommande evenemang med mera. Du kan också läsa tidigare nummer av San-nytt och all information finns översatt till engelska.

Adressen är [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

Välkommen!



### Förebyggande arbete mot alkohol och droger

I publikationen *Missbruk i arbetslivet – hur du arbetar förebyggande med alkohol och droger* ges konkreta råd om vad man kan göra när man misstänker att en kollega har missbruksproblem. Den kan beställas hos Arbetsmiljöverket, [www.av.se](http://www.av.se), beställningsnummer H420 och kostar 120 kronor.



## ~ SJÖFARTSAVDELNINGEN INFORMERAR ~

**Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning sprider information om angelägna händelser och för ut viktiga budskap i branschen. Hela texten kan hämtas på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).**

**Den kan också läsas på engelska på [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).**

### Fel på utlösare till flytvästar

CM Hammar, som tillverkar livräddningsutrustning, gick i september 2011 ut med en produktvarning gällande liv- och räddningsvästutlösare tillverkade före 2006. Utlösare används till CE märkta livvästar och till typgodkända (rattmärkta) räddningsvästar och har en insvetsad tätningsspackning. Under 2006 upgraderade CM Hammar plastmaterialet i tätningsspackningen för att förbättra packningens tätningsegenskaper och hållbarhet. På ett mindre antal tätningsspackningar, tillverkade före 2006, har materialet åldrats i förtid. Det beror troligen på för hög värme i kombination med hög fuktighet. Tätningsspackningen kan då bli styvare, ändra färg och i vissa fall spricka med läckage som följd. CM Hammar vill förhindra att en skadad tätningsspackning utsätter användaren för fara. Om du har en liv- eller räddningsväst tillverkad innan 2006 som inte har blivit kontrollerad nyligen rekommenderar företaget att du kontaktar närmsta auktoriserade servicestation. Tillverkningsdatum finns på insidan av liv- eller räddningsvästen. För egenkontroll av liv- eller räddningsvästen, besök: CM Hammars webbplats för ytterligare information. Det finns också information på Transportstyrelsens hemsida: (<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Olyckor--tillbud/Safety-Alert/Produktvarning-for-CM-Hammars-liv-och-raddningsvastutlosare-tillverkade-fore-2006/?transportarea=All>)

SFu Safety Alert 2011-10-20



En utlösare av den modell som kan vara bristfällig.

### Livbåtsdävertar med problem

Ett stort problem som medför risker och fara för besättningsmedlemmar är när

sjösättningsanordningar för livbåtar inte fungerar som de ska. Till utredningsenheten på Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har nyligen rapporterats om några händelser som berör sjösättningsanordningarnas funktion och som utgör en allvarlig risk.

#### För snabb firning

Vid sjösättning av livbåt firar man normalt livbåten till embarkeringsläge. Firningen till det läget ska ske ganska långsamt för att undvika tvära rörelser som kan få folk att falla eller livbåten att skadas. Därför kan det finnas en inbyggd fartreducering, men vid ett flertal tillfällen på olika fartyg har det inträffat att denna fartreducering inte fungerat. Livbåten har därför haft hög hastighet när den kommit till embarkeringsläget. Den har gungat till kraftigt och också slagit emot sidan så personer ombord blivit omtumlade och riskerat att falla överbord samtidigt som det uppstått skador på livbåten. Någon förklaring till att det inträffar har inte framkommit till utredningsenheten.



Lyfter man handtaget (1) firas båten långsamt tills den kommer till embarkeringsläget. Därefter kan man lyfta handtaget helt vilket får ventilen vid (2) att dras ut, och då ökar hastigheten. Detta ska normalt inte ske förrän livbåten firas från embarkeringsläget till vattenytan.

#### Livbåt hängande på utsidan

Ett annat problem som inträffat flera gånger är att en livbåt har blivit hängande på utsidan, mellan embarkeringsläget och vattenytan. De livbåtar som kan firas från manöverplats i livbåten utan att någon är kvar på fartyget är naturligtvis beroende av att denna funktion fungerar. Orsaken till problemen kan vara att nitrogentrycket i systemet blir för lågt och behöver pumpas upp. Det måste då göras av någon ombord. Vissa dävertmodeller har mätare som gör att man kan avläsa trycket. Man kan inte själv fylla på, utan

är i det avseendet normalt beroende av servicetekniker.

#### Mob-båt föll med dödlig utgång

En allvarlig olycka med dödlig utgång inträffade med en man-över-bord-båt som hissades upp till stuvningsläget. En gränslägesbrytare var ur funktion och vajern kom därför att utsättas för så stora krafter att den gick av och båten med besättning föll till vattenytan. Det är av största vikt att gränslägesbrytare fungerar som de ska. Man bör därför testa dem varje gång man ska använda systemet. Dessutom ska man alltid hissa upp båten med handkraft sista biten, och inte köra till toppläget med motor. Tillverkaren rekommenderar att man byter brytare efter högst två år.

SFu dnr 06.05.02-2011-2382 m.fl.; Schat  
Harding doc no 2266

### Livbåtsproblem i Insjö/ForeSea

En sökning i sjöfartsbranschens olycks- och tillbudsrapporteringsystem Insjö/ForeSea visar att det finns 32 händelser där något av orden "dävert" eller "davit" förekommer. Systemet tillhandahåller ett diagram som kan kallas för en enkel analys. Diagrammet är utformat som ett fiskbensdiagram och visar en sammanställning på bland annat de orsaker som definierats för alla händelserna i sökningen.

### Sjunkande fartyg vid kaj

Varje år förekommer det att ett antal fartyg, ofta mindre, sjunker förtöjda vid kaj. De flesta gånger beror det på att anslutningar till genomföringar under vattenytan (exempelvis kylvattenintag) har frusit sönder. Det inträngande vattnet orsakar skador på fartyget och kan medföra stora kostnader för ägaren. Dessutom finns det risk att främst olja förorsakar miljöskador runt fartygen. Det kan därför finnas anledning att se över sitt fartyg och de känsliga punkter som utgör risk för att det ska sjunka. Det kan också vara en god idé att kontrollera att eventuella pumpar har god elförsörjning och att det finns lämplig reservutrustning som kan starta om något skulle falla. Kan man komplettera med larm för hög länsvattennivå via mobilnätet är detta ytterligare ett exempel på investering som kan vara lönsam.

SFu

## ~ ENGLISH SUMMARY ~

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

### THEME: BUILDING WORK- ENVIRONMENT FRIENDLY SHIPS

#### Fewer mistakes using tools for new construction

Build ships for the crew and the jobs they do onboard. That way you get a more convenient and efficient work environment. This is the concept of Monica Lundh, a researcher who is designing a three-dimensional tool for checking ships' drawings.

Difficult to access, crowded, poor oversight, illogically placed controls, alarms that are confusingly similar, heavy lifting and so on... in previous studies, researchers have found that ships have numerous design mistakes leading to unnecessary extra work and risks for crews. Now Monica Lundh, naval engineer and doctor of technology at Chalmers University of Technology, is translating that knowledge into practice to create a better work environment at sea. After Christmas a Canadian doctorate will join her and together they will develop a computerized tool for checking ships' drawings.

"I want to build a three-dimensional ship environment where people can walk around the departments and see what impact different solutions have in practice. This possibility already exists, but I want a tool that is easier to use and that can be applied early in the design process," she says.

Creating more work-environment friendly ships also needs a change of perspective, she thinks. New construction is often dominated by technical equipment and the ship's dimensions. Then the crewmembers have to adapt and do their best under the given circumstances. Monica Lundh wants to do the opposite.

"Start with the crew and go through their tasks. On that basis, plan the layout of equipment and the design of rooms. This is not rocket science, it is basic ergonomics, but you have to get that way of thinking involved early in the process.



There are plenty of examples of less than successful designs on ships. Photo by Mikael Eliasson.

#### "The Swedish flag guarantees a good work environment"

Ships built under the Swedish flag often have a good work environment. The problem is foreign construction, which sometimes has lower standards. This is what Mikael Andersson at the Swedish Transport Agency claims.

The fact that older ships sometimes have sketchy ergonomic solutions is perhaps understandable. But expensive new ships coming out of shipyards with a poor work environment feels much more questionable. According to Mikael Andersson it depends largely on what flag the ships are built under.

"In Sweden we have a work environment law that states there must be a good work environment onboard, and that applies to the whole ship. But foreign boats can have significantly lower requirements and there you can see different solutions," he says.

#### Test your work environment know- ledge on the web

It is now possible to do a course on the SAN website that the council has developed on the work environment. The course is free and is aimed primarily at crewmembers. It will also be launched in English in the end of 2011, and a version for foreign flagged ships is under development.

The interactive course, called "A better working environment at sea", takes a wide look at the subject. The first chapter is about the national and international

regulations governing work, while the remaining parts go into more specific work environment issues and conditions in different departments. This course is mainly aimed at crewmembers, but those involved in occupational health and safety issues at shipping companies can also do it.

"I find it hard to think of anyone in the shipping company that would not find the course useful and the best thing would be if everyone did it," says Cecilia Österman, doctoral student at Chalmers University of Technology and SAN representative. It is well illustrated and gives a good picture of working conditions onboard.

According to Cecilia, who trains aspiring ships' officers in work environment issues at Chalmers, the course suits both recent graduates and those who have already spent some years in the profession.

"Certainly, we teach some of this in colleges, but I am not sure that students are so receptive to all the information when there are so many other things to think about. On the other hand, if they have worked for a while it may be easier to relate to the contents of the course – and it is always a good thing to take a refresher course."

Better work environment at sea is developed in cooperation with Shipgaz training. It can be found at [san-nytt.se](http://san-nytt.se) and [training.shipgaz.com](http://training.shipgaz.com).



# Johan Högdéns framgångsrecept: dialog och samarbete

Johan Högdén är Bohuskillen som drömde om att bli politiker men istället gick till sjöss. Idag arbetar han med arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor hos Transatlantic och han ångrar inte sitt yrkesval.

Den som träffat Johan Högdén, DP (designated person) på Transatlantic glömmet honom inte i första taget. Kunnigt, engagerande och med en ständig glimt i ögat delar han gärna med sig av sin syn på allt från den blågula flaggens framtid till arbetsmiljö och säkerhet ombord.

– Jag är obotlig optimist och tror på svensk sjöfart, säger han på bred Skårhamnsdialekt. Vi kan det här med arbetsmiljö och säkerhet, men vi kanske behöver vässa armbågarna lite till och bli bättre på att visa vår omvärld vilken hög kvalitet vi faktiskt har.

Johan tycker att mycket redan är bra ombord, men tillägger att allt kan bli bättre. Hans framgångsrecept är dialog och samarbete; att ta tillvara den kunskap som finns, både ombord och på rederikontoren, och tillsammans hitta lösningar som fack och redare kan enas kring.

– Vi försöker uppfinna hjulet så många gånger, men vi har redan mycket lärdomar och kunskaper, det är inte där det brister. Det vi måste göra nu är att komma till ett samförstånd mellan



”Jag är en obotlig optimist”. Johan Högdén tror på svensk sjöfart. Foto Linda Sundgren.

redarna, befälen och manskapet om vilka åtgärder vi ska sätta in.

– Men det behöver inte vara några konstigheter, fortsätter han. Det kan räcka med sådant som att Redareföreningen får en timme att berätta om sina grejer när Seko sjöfolk håller kurser för skyddsombud och att Seko bjuds in när Redareföreningen har sina möten. Det viktiga är att man inte stänger konferensdörrarna utan att man välkomnar varandra.

## Blev tidigt arbetsmiljöintresserad

Sina åsikter om sjöfarten och tillvaron ombord grundar han på många års erfarenhet och studier. 16 år gammal gick Johan till sjöss som mässkalle. Siktet var inställt på politiken och sjöfarten skulle bara vara ett kliv i den riktningen.

Även om Johan senare blev både ordförande i ett lokalt ungdomsförbund och fick andra politiska uppdrag trivdes han alldeles för bra för att lämna branschen. Men redan som nymönstrad jungman fick han upp ögonen för arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor.

– Rune Ljungström var världens snällaste bås. Han tryckte ner ett par hörselskydd över öronen på mig och sa att ”Du ska inte göra samma misstag som mig”. Rune var stor och stark och snäll som en björn och honom sa man inte gärna emot. Men så funkar det idag med. De yngre lyssnar till de mer erfarna och om de äldre är lite smarta kan de ha stor inverkan på de nya som kommer ut på

båtarna; det gäller både elever och nyanställda.

Båsens inställning och att Johan blev vittne till ett par allvarliga olyckor gjorde att han blev noggrannare med skyddsutrustning.

– I början undrade folk vad jag var för ufo som sprang omkring utklädd på däck. Men sen kom de också på att det kanske var bra att skydda sig och det blev nästan en tävling om vem som kunde ta på sig mest och bäst grejer, berättar han.

## Ofta till sjöss

Sedan fyra år jobbar han med arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor på rederikontoret. Men de nästan 20 år som han var på sjön är ovärderliga i den nuvarande tjänsten, säger han och tillägger att han ofta är ute på fartygen och pratar med besättningarna.

– På en och en halv vecka har jag besökt två fartyg och för en ilandfluten sjöman som mig är det de besöken som sätter guldkant på tillvaron. Det gör också att jag inte drunknar i dokument och formulär och att jag hänger med i det som händer ombord, säger han.

De brister och klagomål som kommer fram vid fartygsbesöken tar han med tillbaka till kontoret och försöker lösa.

– Sjömän är ofta bra på att förklara varför de har den ena eller andra åsikten och är det något jag gillar är det konstruktiv kritik.

Linda Sundgren

## Johan Högdén

**Ålder:** 49

**Familj:** Fru, en dotter som seglar matros på Briggen tre kronor och en son som läser till motorman

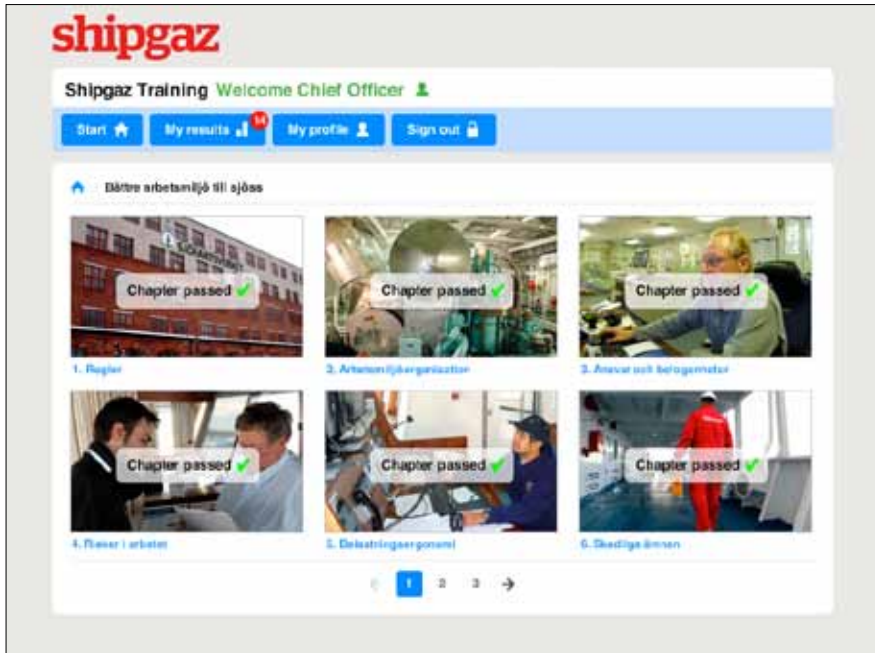
**Bor:** Villa i Skårhamn

**Tjänst:** Quality och HSE koordinatör/DP och CSO hos Transatlantic

**Bakgrund:** Gick till sjöss 1979 som mässkalle på Gulf Express. Tog sjökaptent 1987. Lärare på Sjöfartsgymnasiet i Skårhamn 1998 till 2007. Hos Transatlantic sedan 2007.

**Arbetsmiljötips:** Gå in på IMO:s lessons learned. Där finns mycket intressant läsning. <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Pages/Lessons-learned.aspx>

# Testa dina arbetsmiljö-kunskaper på nätet



Sans nya utbildning vänder sig till alla som jobbar med arbetsmiljö till sjöss.

Nu är det möjligt att på Sans hemsida genomföra en utbildning i arbetsmiljö som nämnden tagit fram. Kursen är gratis och vänder sig i första hand till ombordanställda. Före årsskiftet lanseras den även på engelska och en version för utlandsflaggade fartyg är under utveckling.

I den interaktiva utbildningen Bättre arbetsmiljö till sjöss tas ett brett grepp om ämnet. De första kapitlen handlar om de nationella och internationella regelverk som styr arbetet medan resterande delar går in på mer specifika arbetsmiljöproblem och förhållanden inom olika avdelningar. Kursen vänder sig främst till ombordanställda men även studenter samt den som ägnar sig åt arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor på rederikontoret kan genomföra den.

– Jag har svårt att komma på någon i rederiet som inte skulle ha användning av utbildningen och idealet vore förstås om alla gjorde den, säger Cecilia Österman, doktorand vid Chalmers tekniska högskola och San-representant. Den är rikt illustrerad och ger en bra bild över arbetsförhållandena ombord.

Enligt Cecilia, som själv utbildar blivande sjöbefäl i arbetsmiljö på Chalmers, passar utbildningen både nyutexaminerade och dem som redan har några år i yrket.

– Visst lär vi ut en del av det här på skolorna, men det är inte säkert att man är så mottaglig för all information just då när det är mycket annat att tänka på. Har man däremot jobbat ett tag kan det vara lättare att relatera till innehållet i utbildningen och dessutom är det alltid bra att fräscha upp sina kunskaper.

*Jag har svårt att komma på någon i rederiet som inte skulle ha användning av utbildningen*

Utbildningen bygger på innehållet i *Arbetsmiljömanual för sjöfarten* och den som är bekant med pärmen kommer säkerligen känna igen sig i kursen. Utbildningen kan genomföras i ett svep eller vid olika tillfällen. Varje kapitel avslutas med ett antal frågor som måste besvaras innan man kan gå vidare, men kursen är inte certifierad.

– Avgörande i arbetsmiljöarbetet är inte att uppfylla en viss paragraf utan att faktiskt minska ohälsa och olyckor till sjöss, säger Cecilia Österman.

Bättre arbetsmiljö till sjöss är utvecklad i samarbete med Shipgaz training. Den finns på [san-nytt.se](http://san-nytt.se) samt [training.shipgaz.com](http://training.shipgaz.com). Under 2012 kommer även en arbetsmiljöutbildning som är anpassad för utlandsflaggade fartyg.

Linda Sundgren

## ~ I KORTHET ~

### Flera arbetsskador bland sjömän

För andra året i rad ökar antalet arbetsskador bland sjömän och ombordanställda löper mer än dubbelt så stor risk att skadas i arbetet jämfört med yrkesarbetande generellt. 2010 rapporterades 451 fall av arbetsrelaterad sjukdom eller skada ombord jämfört med 393 året innan. Största ökningen av olyckor står intendenturpersonal för medan manskap i både maskin och på däck rapporterade färre olyckor än året innan. Bland arbetsjukdomar dominerade belastningsskador.

### Gratis app avslöjar bullernivåer

Arbetsmiljöverket har utvecklat en bullerapp för Iphone som gratis kan laddas ner till mobilen. Den fungerar vid ljudnivåer mellan 40 och 100 dB(A) och kan även räkna ut hur höga nivåer man utsätts för under en hel dag. Applikationen ger en indikation på bullernivå men kan inte ersätta de noggranna mätningar som krävs på arbetsplatser med så höga ljudnivåer att det finns risk för hörselskador. Läs mer om appen på [www.av.se/tema/buller](http://www.av.se/tema/buller).

### Jämställdhet i arbetslivet

Regeringen har tillsatt en delegation som ska främja jämställdheten inom yrkeslivet. Mäns och kvinnors olika villkor ska utredas och analyseras och delegationen ska ge förslag till hur jämställdheten i arbetslivet kan öka, bland annat på lönesidan.



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](mailto:info@san-nytt.se)  
Hemsida: [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se)

Ansvarig utgivare: Lars Andersson, SARF

Redaktör: Linda Sundgren  
tel 08-540 645 15, [linda@san-nytt.se](mailto:linda@san-nytt.se)

Redaktionskommitté:  
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen  
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen  
Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk

SAN Nytt framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing  
Tryck: Lindgren & Söner, Göteborg 2011