

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2022 ÄRGÅNG 11

REPORTAGET

## ISBRYTARNA SKA BLI STATLIGA

ORO OMBORD ÖVER HUR DET PÅVERKAR  
LÖNER, PENSIONER OCH VILLKOR

TEMA

## SJUKVÅRD OMBORD

FORSKNINGSSTUDIE: FÖRESKRIFTERNA ÄR FÖRÅLDRADE • TUNGT ANSVAR PÅ DE SJUKVÅRDSANSVARIGA

NYHETER ALMEDALEN

Alla partier vill se en ökning  
av svenskflaggade fartyg

INTERVJU NY JURIST OCH NY OMBUDSMAN

Brinner för rättigheter  
och arbetsmiljö

KULTUR MUSIKGRUPPEN KAL

Kändes rätt att spela  
för sjöfolk

# Det saknas handlingskraft i sjöfartspolitikern!

SEPTEMBER

Den svenska sommaren är snart till ända. Hoppas ni fått den återhämtning ni önskat och att batterierna är laddade inför kommande höst. Sjöbefälsföreningen kommer att rivstarta hösten med flera aktiviteter såsom befälsveckan följt av facklig grundkurs och avtalskonferens. Kansliet håller just nu på för fullt att förbereda alla dessa evenemang så att de ska komma er medlemmar till gagn på bästa sätt. Bokningstrycket på våra fjällstugor har varit mycket högt i sommar. Det märks att fler och fler fått upp ögonen för fjällen under sommarhalvåret. Hemester verkar vara här för att stanna.

Blå tillväxt har ytterligare visat prov på att vi inom branschen står enade i flera frågor gentemot våra beslutsfattande politiker.

Politikerna har påtalat vikten av att branschen behöver samverka om vi ska få till stånd en förändring som på sikt kommer gynna svensk sjöfart och svensk flagg. Här tycks vi som bransch ligga långt fram.



OSCAR LINDGREN

Efter flera givande seminarier, möten, diskussioner och interaktioner dels på Donsö Shipping Meet, dels i Almedalen kan man konstatera att branschen är i stort behov av kompetensförsörjning. En ständigt återkommande fråga är – hur hittar vi folk till vår bransch? Branschen har gjort en del kraffttag under senaste tiden, inte minst att man bjöd ut närmare 100 studie- och yrkesvägledare till Donsö. Parallellt med detta behöver man ständigt arbeta med att göra reklam för yrket och då redan under början av högstadiet och där väcka elevernas intresse för sjöfarten. Branschen behöver samverka så att eleverna får en förståelse för vilka karriärvägar man kan välja mellan inom sjöfartsklustret. Med det sagt så är det också så att dagens ungdomar har en annan "kravspecifikation" än för tio år sedan. De ställer högre krav på vad som är bra arbetsvillkor.

I tider av personalbrist

räcker det inte för arbetsgivarna att marknadsföra yrket, de måste också se till att erbjuda bra villkor och konkurrenskraftiga löner. Både för att attrahera nya medarbetare och för att få de som redan är i yrket att trivas och stanna kvar.

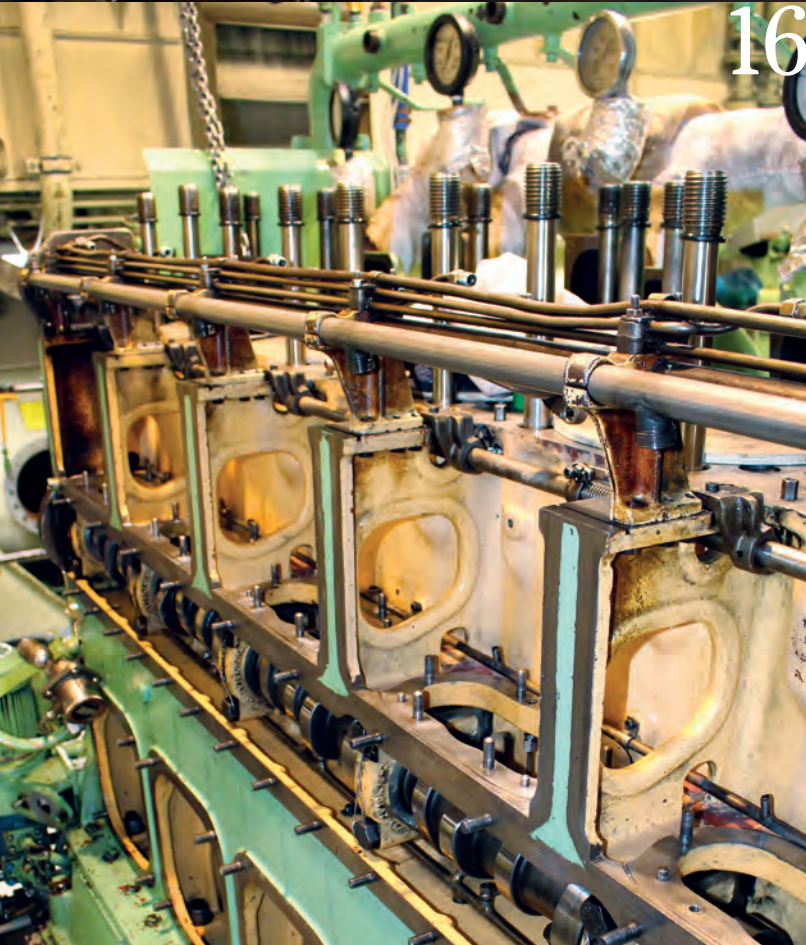
Men samtidigt som branschen menar att de skriker efter folk så har vi nu ett varsel om arbetsbrist på Tallink Silja, som ska flagga ut *M/S Galaxy* till Estland. Arbetsbristförhandlingarna pågår i skrivande stund och vi vet ännu inte hur det slutar. Men det är tydligt att svensk sjöfart behöver fler svenskflaggade fartyg om branschen ska överleva.

Sjöfartsklustret omsätter idag cirka 100 000 personer varav cirka 10 000 personer är direkt sysselsatta på svenska fartyg. Den nya rapporten med titeln "Sjöfartsskattereform för en större svensk handelsflotta – ekonomiska effekter av inflaggning" – som har skrivits på uppdrag av Blå Tillväxt och som presenterades i sina delar under Almedalen – visar på att en inflaggning till Sverige med 25–50 procent av de utlandsregistrerade fartygen i svensk regi skulle innebära att den svenska handelsflottan växte med 67 respektive 122 fartyg. Det skulle i sin tur ge cirka 700–1 400 nya arbetstillfällen ombord. Vi väntar med spänning på att riksdagen nu ser över frågan kring tonnageskatten och stämpelskatten och verkar för att förutsättningarna för svensk flagg blir realitet. Långsiktigheten från våra beslutsfattare behöver finnas för att flera ska få upp ögonen för branschen och därmed fler arbetstillfällen. Något som politikerna diskuterade frekvent under Almedalsveckan.

Dock så finner jag det märkligt att samtliga politiker som under Almedalsveckan var inbjudna till vårt seminarie – Har vi råd att inte satsa på sjöfarten? – var eniga i frågan gällande fler svenskflaggade fartyg men ändå verkade vara i avsaknad av handlingskraft. Vad blir deras nästa steg? Vad händer efter riksdagsvalet i september? Många frågor som kräver ett svar!

Under sommaren nåddes vi av det mycket tråkiga beskedet att Leif Palm gått bort efter en längre tids sjukdom. Leif jobbade som ombudsman för Svenska maskinförbundet och sedermera Sjöbefälsföreningen fram till sin pension. Det som utmärkte Leif var hans oerhörda engagemang och förhandlingskicklighet. Leif var en mycket uppskattad kollega. Sjöbefälsföreningen har i samband med hans bortgång gett en gåva i Leifs namn till det ukrainska fackförbundet MTWTU, Marine Transportworkers' trade union of Ukraine.

Förliga vindar!



# sjöbefälen Nr 5

## 04 Nyheter

Politikerna vill se en ökning av den svenskflaggade handelsflottan  
Tallink Silja flaggar ut *M/S Galaxy*  
Branschen samlades på Donsö

## 14 Fackligt

Rätten till en hållbar arbetsmiljö – fackets roll i en komplex verklighet  
Vice ordförande har ordet

## 16 Reportaget: Isbrytarna

Oro och hopp inför förstältagandet av isbrytarna

## 22 Intervjun: Malin Persson och Alicia Krossling

SBF:s nya ombudsman och jurist brinner för rättigheter och arbetsmiljö

## 24 Tema: Sjukvård ombord

Forskning: Sjukvården ombord kan bli bättre  
Tungt ansvar vilar på de sjukvårdsansvariga  
"Vi skulle inte klara oss utan sjuksköterskorna"

## 32 Kultur/historia: Musikgruppen KAL

Kändes rätt att spela för sjöfolk

## 34 In English: Medical care on board

Research study: Medical care on board could be improved

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 9 Utgivningsdag 9 september 2022

**Ansvarig utgivare** Oscar Lindgren

**Redaktör** Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 4040, 128 04 Bagarmossen

**Besöksadress** Flygfältsgatan 8 B

**Telefon** 08-518 356 00 vx

**E-post** sjobefalen@sjobefal.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2022

**Annonser** Sonia Tilly 090 711 523 sonia.tilly@vkmedia.se

**Framsidesbild** Förste fartygsingenjör Robert Nielsen och andre fartygsingenjör Viktor Bohman på *Atle*. Foto Linda Sundgren

**TS-kontrollerad upplaga** 6 100 ex

MEDLEM AV 



# Alla partier vill se en ökning av den svenskflaggade handelsflottan

I Almedalen arrangerade Sjöbefälsföreningen seminariet "Har vi råd att inte satsa på sjöfarten?" med Blå Tillväxt, som är ett samarbete mellan Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart. Där fick partierna svara på ett antal frågor om sjöfarten. På frågan "Vill ni se en ökning av den svenskflaggade handelsflottan?" svarade alla ja. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

**VISBY** JULI 2022

På plats på scenen var, förutom moderatorn Pia Berglund, politikerna Teres Lindberg (S), Daniel Bäckström (C), Janine Alm Ericsson (MP), Jessica Thunander (V) och Helena Gellerman (L). Alla partier var inbjudna till seminariet. Pia Berglund började med att fråga varför de vill se en ökad svensk handelsflotta:

– Det är viktigt för hela svenska folket. Kriget i Ukraina sätter fokus på behovet

av en stark svensk handelsflotta. Vi brinner för schyssta villkor och att det ska vara ordning och reda i branschen, sa Teres Lindberg (S).

– Det handlar om ett grundläggande beredskapsperspektiv och att stärka det svenska totalförsvaret. Det är viktigt för import och export och i fredstider och i högre beredskapstider. Det är också viktigt att Sverige kan vara med och prägla det internationella arbetet, sa Daniel Bäckström (C).

– Det är betydelsefullt för svensk ekonomi. Och otroligt viktigt att de är svenska för att svenska företag ligger långt fram i miljöomställningen, sa Janine Alm Ericsson (MP).

– Ekonomin, kompetensen och beredskapen. Jag har jobbat i näringslivet och där pratar vi om kritisk massa. Det blir en säkrare balans om man har fler fartyg, vi får större sjöfartskompetens och vi får en större plattform att trycka våra frågor ut i världen, sa Helena Gellerman (L).

## Överens om tonnageskatten

Pia Berglund frågade också politikerna om de vill utveckla tonnageskatten, där sa samtliga ja. På frågan om de ville avskaffa stämpelskatten sa alla ja, utom MP och V som sa nja.

– Vi välkomnar utredningen, men vi har inte satt ner foten i frågan, sa Janine Alm Ericsson (MP).

– Den behöver ändras, men vi har inte tagit ställning till hur, om den ska avskaf-

fas eller om man reformerar systemet, sa Jessica Thunander (V).

Liberalerna och Centerpartier var dock eniga om att den bör avskaffas.

– Vi har tagit beslut på att den ska avskaffas. Den hindrar inflaggning till Sverige. Ett jätteargument är att den blir högre om man gör miljöinvesteringar på fartygen, sa Helena Gellerman (L).

– Vi vill avskaffa den i sin nuvarande form, det är en konkurrensnackdel, sa Daniel Bäckström (C).

### Kan komma igång snabbt

Under våren gjorde riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att tonnage- och stämpelskatten ska utredas. Pia Berglund undrade hur tidsplanen ser ut.

– Jag tror att man kommer att komma igång med det här förhållandevis snabbt. När vi har en enig riksdag så signalerar det något viktigt mot regeringen. Vilken vi än får efter valet, så tror jag att man kommer att ta den här frågan på allvar, för annars blir riksdagen ganska sura, svarade Teres Lindberg (S).

Eftersom politikerna sitter i olika utskott

frågade Pia Berglund hur mycket sjöfart de pratar om i sina respektive utskott.

Daniel Bäckström (C) sitter i försvarsutskottet:

– I Centern har det varit viktigt att ha en tvärpolitisk diskussion. I försvarsutskottet är det framförallt i den stora diskussionen om försvarsberedningen som vi följer frågan, både logistiken men också, vad händer om de icke svenskflaggade fartygen lämnar? Hur ser försörjningsberedskapen och personalberedskapen ut? sa han.

– Tyvärr pratar vi alldeles för lite sjöfart i finansutskottet. Det är många branscher vi inte går in på utan vi har en mer övergripande syn. Men vi pratar om det i partiet, sa Janine Alm Ericsson (MP).

– Är det för små pengar för att lyftas i finansutskottet? undrade Pia Berglund.

– Nej det tror jag inte, men vi har sällan diskussioner på branschnivå, utan det sker i andra utskott. Men det är viktigt att det kommer in i partiernas budgetar, då kommer frågorna upp i finansutskottet, sa Janine Alm Ericsson (MP).

– Vi jobbar mycket i silos i riksdagen. Det är inom partierna som man måste

driva frågor för att de ska komma fram i olika utskott, sa Helena Gellerman (L).

### Beröm för samarbetet

Blå Tillväxt fick också mycket beröm för sitt samarbete under seminariet.

– Blå Tillväxt visar Sverige när det är som bäst. Det är den svenska modellen i sin konkretaste form. När branschen samlas så blir det lätt att förstå vad som behöver göras, det blir lågt hängande frukter, sa Teres Lindberg (S).

– Det är oerhört viktigt, svenskarnas paradgren, att samlas och komma överens, sa Helena Gellerman (L).

### Ny rapport presenterades

Under seminariet presenterades även Blå Tillväxt nya rapport om tonnageskatten som kommer släppas i slutet av augusti. Den visar att om hälften av de svenskkontrollerade fartygen som idag är utlandsflaggade skulle flagga in till Sverige så skulle antalet ombordjobb öka med cirka 1 500, omsättningen inom sjöfartssektorn skulle öka med fem miljarder och svensk BNP skulle växa med tre miljarder. **SC**

# Tallink Silja flaggar ut *M/S Galaxy*

I slutet av juli meddelade Tallink Silja att svenskflaggade *M/S Galaxy* kommer att chartras ut till Nederländerna under en längre tidsperiod och sedan flaggas ut till Estland.

– Vi hamnade i chock när vi fick beskedet, säger Gretel Aronsson, klubbordförande i Tallink Silja.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO TALLINK SILJA/MARKO STAMPEHL

Tallink Silja har beslutat att chartra ut både *M/S Galaxy*, som går Stockholm–Åbo, och *Silja Europa*, som går Helsingfors–Tallinn, till Nederländerna. Fartygen kommer att användas som tillfälliga boenden och chartras med driftspersonal. I och med den planerade utflaggningen varslades den svenska besättningen på *M/S Galaxy* om arbetsbrist.

– Charteravtalen är i dagsläget nödvändiga för att få en stabil ekonomi för en längre tid framöver. Avtalet gällande *Galaxy* innebär dock för oss i Sverige att 265 personer i besättningen inom Tallink Silja AB nu kommer att varslas om arbetsbrist vilket är fruktansvärt tråkiga nyheter, säger Ats Joorits, vd på

Tallink Silja AB, i ett pressmeddelande som gick ut i juli.

På *Galaxy* är stämningen just nu avvaktande, då ingen vet vad som kommer att hända.

– Vi har kämpat i två år under covid och så kommer det här. Vi hade aldrig

kunnat tänka oss att det skulle hända. Men vi ska göra allt vi kan för att mildra den här arbetsbristen, säger Gretel Aronsson, klubbordförande i Tallink Silja.

– Det här är ett jättetungt besked för våra medlemmar i Tallink Silja AB, säger Oscar Lindgren, vd för Sjöbefälsföreningen. Vi kommer att göra allt vi kan för våra medlemmar i denna svåra tid.

Arbetsbristförhandlingarna inleddes i slutet av augusti och är vid denna tidnings pressläggning ännu inte avslutade.

*Galaxys* sista avgång från Åbo till Stockholm blir den 11 september. **SC**



*M/S Galaxy.*

# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Forskning för bättre brandskydd ombord

Kraven på de larmställ som används på fartyg är för lågt ställda och alternativa bränslen i fordon på ro-ro-däck innebär nya utmaningar för brandgrupperna ombord. Det är sådant som framkommit i forskningsstudier finansierade av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Att stödja forskning och utveckling som syftar till att förbättra arbetsmiljön och säkerheten ombord är något som Sjömanshusstiftelsen länge värnat om. Med ekonomiska bidrag har man främjat studier om exempelvis sjömäns fysiska och psykiska hälsa, maskinrumsergonomi och kvalitén på fartygens inomhusluft. Under senare år har även forskningsprojekt som handlar om att förbättra brandskyddet ombord fått finansiellt stöd av Sjömanshusstiftelsen. Hos forskningsinstitutet Rise finns en grupp forskare som ägnar sig åt brandskyddsfrågor kopplade till sjöfarten. De undersöker bland annat hur nya fartygsbränslen påverkar risken för bränder ombord, hur släckningsarbetet på ro-ro-däck påverkas av alternativa fordonsbränslen liksom prestandan på de larmställ som ombordanställda använder vid rökdykning. I en av studierna har forskarna visat att kraven på larmställ som används ombord är formulerade så att de inte nödvändigtvis lever upp till samma nivå som de larmställ som används av rökdykare i land. Det kan i ett skarpt läge innebära ökade risker för människors liv och hälsa.

*”Det finns ett intresse hos både brandmän i land och hos sjömän ombord att lära sig mer av varandra.”*

– I Solas anges allmänna krav, exempelvis att larmställ ska vara vattenavvisande och flamavvisande, men inga gränsvärden för hur mycket de ska tåla, säger Julia Burgén, forskare vid Rise som lett studien. Det europeiska marindirektivet innehåller gränsvärden, men de garanterar inte nödvändigtvis att larmställ uppfyller samma skydds nivåer som används i land.

Anna Olofsson, även hon forskare i sjöfartens brandskydds-



Anna Olofsson och Julia Burgén, forskare i sjöfartens brandskyddsgrupp på Rise, deltog i årets upplaga av Donsö shipping meet.

grupp på Rise, har studerat hur nya fordonsbränslen påverkar brandskyddet på fartyg. En slutsats som hon och hennes kollegor dragit är att alternativa drivmedel, som exempelvis el, inte ökar risken för bränder. Men om det börjar brinna kan giftiga gaser bildas och bränder i elbilar kan vara mer svårsläckta än de i bensindrivna fordon. Både hon och Julia Burgén ser ett behov av att forska vidare på brandskyddet inom sjöfarten, men också av att sprida vidare den kunskap som redan finns.

– Vi har märkt att det finns ett intresse hos både brandmän i land och hos sjömän ombord att lära sig mer av varandra, säger Anna Olofsson. Räddningstjänsten som ibland bistår fartyg när det brinner vill öka kunskapen om brandbekämpning och risker ombord medan sjömän vill lära sig mer om hur brandmännen i land arbetar. Ett ökat kunskapsutbyte skulle öka tryggheten hos båda parter.

## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Forskning

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus är en betydande finansiär av forskning som syftar till att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten ombord. Bland de forskningsprojekt som stiftelsen bidragit till genom åren finns både sådana som handlar om sjömäns fysiska och psykiska hälsa och de med en mer direkt koppling till säkerheten på fartyg. Läs mer om vårt stöd till forskningen och om hur du ansöker om forskningsanslag på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se).



# APROPÅ VALET:

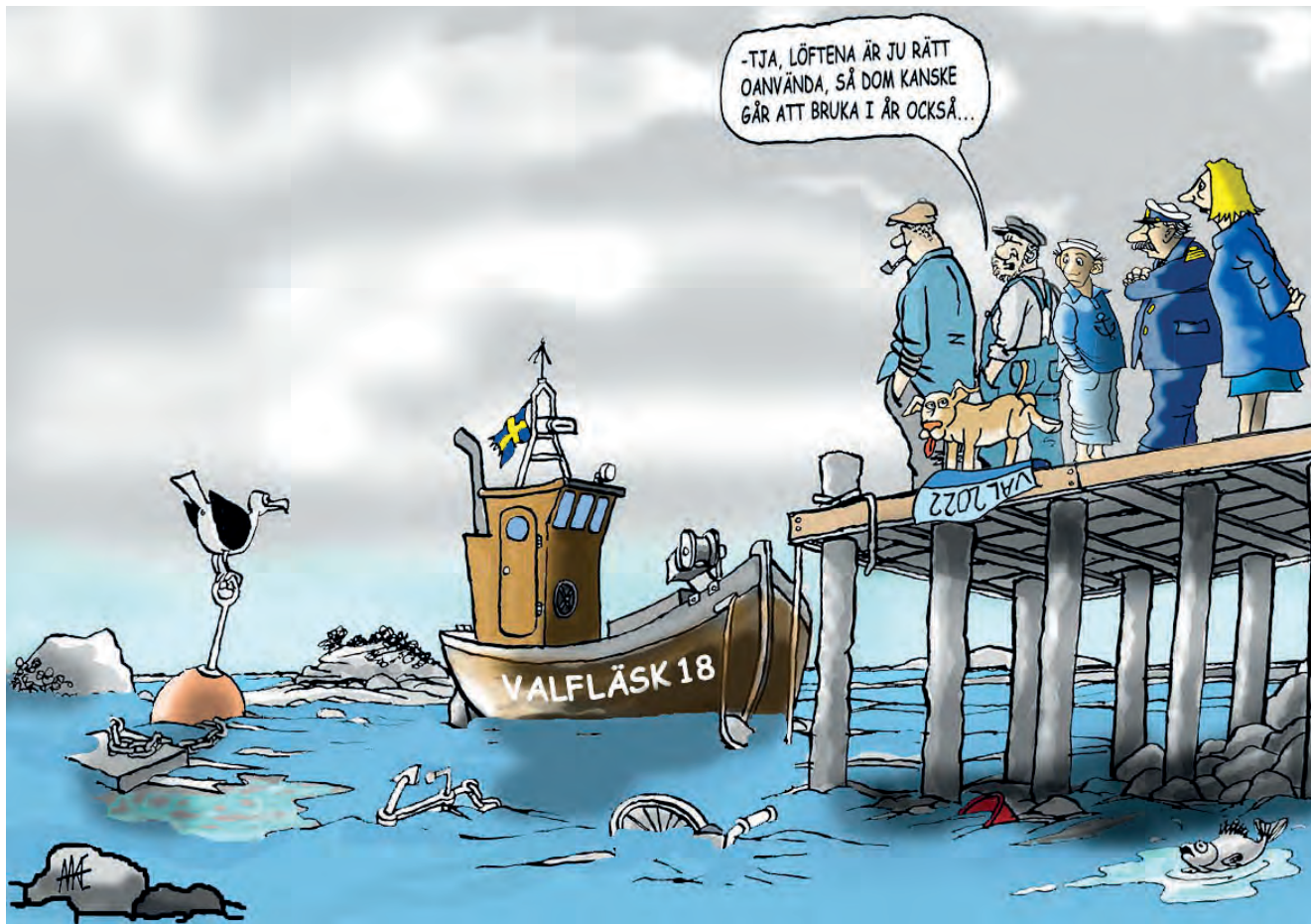


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

*Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk*

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! **Telefon 08-640 94 96**

**E-mail** [katarina.sjofartsklubb@telia.com](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

Du hittar oss även på [facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb](https://www.facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb)

**Besöksadress** Glasbruksgatan 2, Porten ovanför Sjöfartshotelllets entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80



## Välkommen på 175-årsfest!

I början av 2023 fyller Sjöbefälsföreningen 175 år och det vill vi gärna fira med dig! **Den 4 februari 2023** kommer vi därför att hålla en jubileumsmiddag på Vasamuseet. Det blir en oförglömlig kväll med sjöfartsmingel, guidad tur runt Vasaskeppet, god mat och trevlig underhållning.

Du som är medlem i Sjöbefälsföreningen har möjlighet att vinna biljetter till vårt 175-årsjubileum. Vi kommer att lotta ut 100 biljetter till 50 medlemmar, som alltså vinner två biljetter vardera. Som medföljande går det bra att ta med sin respektive eller någon annan sjöfartsintresserad person, till exempel en kollega ombord.

För att delta i lotteriet skickar du ett mail till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och skriver att du vill delta i lotteriet, ditt namn, ditt medlemsnummer/personnummer, mailadress och telefonnummer. Skriv 175-årsfest i ämnesraden. Senast **den 23 oktober 2022** behöver du anmäla dig till lotteriet för att delta.



## Brand ombord på *Stena Scandica*

I slutet av augusti drabbades *M/S Stena Scandica* av en brand ombord. Danskflaggade ropax-fartyget *Stena Scandica* var på väg från Nynäshamn till Ventspils i Lettland, och befann sig norr om Gotland. Ombord fanns 299 personer, varav 241 passagerare. Det var en kylcontainer på bildäck som hade fattat eld. Besättningen lyckades släcka branden, men efteråt fick fartyget strömbrott och började driva mot Fårö. Eftersom bogserbåten hade svårt att hinna fram i tid och grundstötning befarades så inleddes en evakuering med helikoptrar och runt 30 personer togs till närliggande *M/S Visby* som vänt om för att hjälpa till. I sista stund fick *Stena Scandica* fick igång en av sina motorer och kunde gå tillbaka till Nynäshamn för egen maskin.

## Äntligen avtackning!

FOTO: SOFI CEDERLÖF



I början av juni kunde avtackningarna från förra kongressen, 2020, äntligen hållas. Sjöbefälsföreningens trotjänare tackades för sina insatser och fick förtjänsttecken. Tre klubbordförande fick också förtjänsttecken för sina insatser under pandemin. På plats i Sjöfartens hus var: Översta raden, från vänster: Håkan Mannbrink, Stig Karlsson, Jan-Erik Karlsson, Jan Buskas, Sandro Chiesi, Erling Borg, Bo Lindgren. Undre raden, från vänster: Ragnar Svensson, Gretel Aronsson, Monica Huss, Stig Gustafsson, Margareta Norling och Maj-Britt Eriksson. Tyvärr kunde inte Johan Juhlin och Patrik Sundqvist delta.

## Förlängt uppdrag för gröna sjöfartskorridorer

Regeringen kommer att förlänga uppdraget för den nationella samordnaren för sjöfart att verka för gröna sjöfartskorridorer. Uppdraget förlängs till den 30 juni 2024. Vid klimatoppmötet COP26 i Glasgow skrev Sverige under Clydebankdeklarationen och där ingick att stötta etablerandet av gröna sjöfartskorridorer, vilket innebär sträckor mellan två hamnar som åtminstone delvis trafikeras av utsläppsfria sjötransporter.

– Regeringen ser att det finns goda förutsättningar för att etablera gröna korridorer på flera linjer. För att skynda på sjöfartens klimatomställning och inte tappa fart i arbetet med att få korridorer på plats, förlänger vi nu samordnarens uppdrag i denna del, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth, i ett pressmeddelande.



### Sjömanskyrkan Stockholm



**Nynäshamn**  
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

**Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.**

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje, Nynäshamn och närliggande hamnar.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

**Kaknäs Sjömanscenter**  
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-556 943 30  
E-post: [info@sjomanskyrkan.com](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)



## SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII, Handh. snabba fartyg  
Maskinbefäl VIII, Basic Safety Training, ROC,  
GOC, ECDIS, Olja & Kemspecialbehörighet m.m

[www.sjosportskolan.se](http://www.sjosportskolan.se)

## Hjälp oss rädda dig.

Stöd oss och bli medlem  
på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se)



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

## Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan teckna en inkomstförsäkring som är speciellt framtagen för sjöbefäl.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa. Läs mer om försäkringen på [www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal).

**20+**  
års erfarenhet

Accept har arbetat med inkomstförsäkringar sedan 1998 och var först i Sverige med produkten.

**95 %**  
av våra kunder får snabb respons

När du ansöker om ersättning, får du återkoppling från en handläggare inom tre arbetsdagar.

**100 - 200**  
dagers ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

**100 000 kr**  
försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 100 000 kr/mån.

[www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal)





Jonas Backman, vd för Sirius shipping, och Katarina Norén, generaldirektör på Sjöfartsverket, höll i invigningen.

# Branschen samlades på Donsö

I mitten av juni gick sjöfartsmässan Donsö shipping meet av stapeln. Sjöbefälsföreningen var på plats med en monter för att prata sjöfart och fackliga frågor.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

## DONSÖ JUNI 2022

Varje år samlas sjöfartsbranschen på Donsö för att delta i mässan Donsö shipping meet. I år var temat "Clean ocean with future in sight". Invigningen hölls av Jonas Backman, vd för Sirius shipping och Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket. Utöver själva mässan pågick seminarier och möten parallellt. Runt 100 studie- och yrkesvägledare hade bjudits in till ön för att få lära sig mer om sjöfarten som möjlig arbetsplats och få gå ombord och se hur det ser ut på ett fartyg. Sjöbefälsföreningens vd Oscar Lindgren och styrelsesuppleant Sanna Niemann deltog i ett seminarium för de inbjudna studievägledarna, där företrädare från branschen fick berätta om hur det är att jobba inom sjöfarten. Åsa Burman från Lighthouse ledde seminariet och ställde frågor till panelen, bland annat om varför de sökte sig till sjöfarten och vad för delen med att arbeta till sjöss är.

– Det är ett otroligt varierat och omväxlande arbete. Det händer alltid något nytt, svarade Oscar Lindgren.

– Den otroliga sammanhållningen och att jag lär mig otroligt mycket varje dag, svarade Sanna Niemann, som arbetar som styrman på Stena Line.

### Arbetet med värdegrund

Panelen fick också frågan om hur de fick sitt första jobb, och där var det många av dem som fått jobb på sin första praktikplats. En av studievägledarna i publiken undrade hur man arbetar med värdegrund i branschen. Christer Bruzelius, som deltog i egenskap av ordförande för SUI, Sjöfartens utbildningsinstitut, svarade:

– Om man tänker ur en praktiksypunkt så har vi ett nytt verktyg i år. Att man utsätter elever för mobbing eller att man inte är schysst helt enkelt, det får inte förekomma. Det jobbar vi väldigt hårt med, informativt, med rederierna. Men nytt för i år så har vi ett verktyg. Varje elev får efter varje praktikperiod möjlighet att svara på en enkät och har man råkat ut för någonting så finns det särskilda frågor där man fyller i detta. Just för att vi ska få koll på det här och kunna följa upp. Sen är det alltid en avvägning för

man måste kunna vara anonym när man fyller i det här så att man verkligen vågar säga vad man tycker. Men vi ser fram emot att kunna följa upp det här för vi känner att det är en viktig fråga.

Johan Hartler, programansvarig sjökaptensprogrammet på Chalmers:

– Sjösäkerhet är vi oerhört duktiga på sen *Titanic*. Efter #metoo startade vi Vågrätt i branschen. Och en negativ arbetsmiljö är en sjösäkerhetsproblematik.

Jag kan inte säga att vi är i mål men vi är på rätt väg. Och nu när vi ser att det är en sjösäkerhetsrisk, då kommer vi att lösa det.

### Brandsäkerhetspris för strålrör

Under mässan hölls även en brandsäkerhetsdag som var öppen för ombordanställda. Där delades priset "Nordkompass fire safety award 2022" ut, vilket vanns av Sjöbefälsföreningens styrelseledamot John Borgman, som även är teknisk chef på ForSeas *Aurora*. Han vann priset för sin uppfinning "Dolly", ett strålrör i aluminium som kan användas för att släcka elbilbränder underifrån.

– Det började med att min chef fick ett meddelande från MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. De behövde hjälp med att ta fram utrustning för att släcka bränder i batterifordon. Jag gjorde en prototyp i stål som jag kallade Dolly och skickade till dem. De tyckte att den var bra,

men jag var inte helt nöjd. Så jag beställde hem lite material och gjorde om den i aluminium, säger John Borgman.

När MSB sedan bjöd in alla upphovsmän för att testa uppfinningarna så tog han med sig sin nya prototyp på tåget. Väl framme fick John Borgman och fyra brandmän testa uppfinningarna.

– ”Dolly” är lätt att bära och enkel att använda, säger han. Den har hjul, vilket gör att den är flyttbar, men när den väl ställs ner så står den kvar.

Tanken är att ”Dolly” ska kunna rullas in under en bil som brinner och sen lämnas där. Då kyls bilen underifrån samtidigt som sprinklersystemet kyljer ovanifrån. ”Dolly” är 13 centimeter hög, vilket är två centimeter lägre än en Tesla och gör att den kommer in under de flesta bilar.

– Den har tre fasta munstycken och inga rörliga ben som gör att du inte behöver justera något, säger han. Och eftersom den står kvar av sig själv så behöver man inte stanna kvar och utsätta sig för onödig risk.

Efter uppmärksamheten har flera rederier hört av sig och även brandmännen från MSB är intresserade av den.

– Det kändes roligt och speciellt att få det här priset, säger han. **SC**

Sanna Niemann (i mitten) och Oscar Lindgren (till höger) under seminariet för studievägledare.



John Borgman fick pris för sin uppfinning ”Dolly” som används för att släcka elbilbränder.



Nu söker vi mekaniker med ett intresse för hydraulik och tekniska system till ett varv på Ostkusten.

Sök tjänsten idag på [Marinkraft.se](http://Marinkraft.se)





# AKTIVITETER I SJÖFARTSMONTERN

Välkomna till oss! Vi finns i monter B05:02 under Bokmässan i Göteborg

## FREDAG 23 SEPTEMBER

- 12.00 **Enda kvinnan ombord**  
Bokanjären Britt Edenstjärna om sin nya bok *Enda kvinnan ombord* om hur det var att segla som kvinna för inte så länge sedan.
- 13.00 **Bokanjärernas historia**  
Rolf Öström och Thore Hansson berättar om föreningen Bokanjärernas imponerande verksamhet under åren.
- 13.30 **Havets ord – favorit i repris**  
Författaren och journalisten Torbjörn Dalnäs kåserar om *Havets ord*. Arrangör: Breakwater Publishing.
- 14.00 **Johnsonlinjen och Latinamerika**  
Nathan Schachar, utrikeskorrespondent på Dagens Nyheter och författare berättar om sin nya bok *Johnsonlinjen och Latinamerika*.
- 15.00 **Kvinnor till sjöss**  
Prisbelönade fotografen Nina Varumo berättar om sitt fotoprojekt *Kvinnor till sjöss* (De osynliga sjömännen). I Sjöfartsmontern ställs några av Ninas bilder ut tillsammans med foton från Nordiska fototävlingen för sjöfolk.
- 16.00 **I Fred och Örlog**  
Nils Modig, författare i *Fred och Örlog*, samtalar med bokförläggare Lennart Fougelberg om det nya historiska praktverket om Sveriges flotta, som i år har 500-års jubileum. Arrangör: Breakwater Publishing.
- 17.00 **Stiftelsen Sveriges Sjömanshus 50 år, igår, idag, i morgon**  
Ett samtal mellan stiftelsens styrelseordförande Kenny Reinhold, kanslichefen Karl Karell och tidigare kanslichefen Christer Nordling.
- 18.00 **Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris**  
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar ut årets litteraturpris.

## LÖRDAG 24 SEPTEMBER

- 10.00 **Ove Allansson föddes för 90 år sedan**  
Temapass med anledning av att sjöfolkets meste och enligt mångas mening främste författare Ove Allansson skulle ha fyllt 90 år 2022. Ett samarrangemang mellan Ove Allanssonsällskapet och Sjöfartens Kultursällskap.
- 11.00 **Därför behövs Ove Allanssonsällskapet**  
Ove Allanssonsällskapets ordförande Lennart Johnsson berättar om Ove Allansson och om sällskapet tillsammans med musikgruppen KAL.
- 12.00 **En afton i llhéus**  
Presentation av den nya novellsamlingen *En afton i llheus och flera noveller* utgiven av Ove Allanssonsällskapet. Ett antal författare och kulturpersonligheter har i boken valt sin favoritnovell av Ove med en personlig motivering. Författaren Anders Wällhed läser utdrag ur novellen *Spela dragspel* som han har valt till samlingen.
- 13.00 **Därför läser jag Ove Allansson**  
Förre finansministern Bosse Ringholm om varför Ove Allansson är en av hans favoritförfattare.
- 14.00 **Varvsslammer**  
Författaren och Ove Allanssonstipendiaten Aino Trosell talar om sin uppmärksammade bok *Varvsslammer*, om de första kvinnliga svetsarna på Arendalsvarvet i Göteborg. Arrangör: Breakwater Publishing.
- 15.00 **Cellen**  
Linda Sundgren presenterar sin nya *Vaxholmsdeckare Cellen*.
- 16.00 **Den fredlösa**  
Författaren, lastbilschauffören och Ove Allanssonstipendiaten David Ericsson berättar om sin nya kritikerrosade roman *Den fredlösa*.

## SÖNDAG 25 SEPTEMBER

- 10.00 **Svenskarna på Titanic**  
Författaren Claes-Göran Wetterholm berättar om sin nya bok *Svenskarna på Titanic*, om hur det gick för de svenska passagerarna på Titanic.
- 11.00 **Länspumpen 50 år med sjöfartshistoria**  
Länspumpens verksamhet och syfte under åren presenteras av tidskriftens huvudredaktör Lennart Bornmalm.
- 12.00 **Från Jana Kippo till Lisbeth Salander**  
Karin Smirnoff, som är en av Sveriges idag mest uppmärksammade och hyllade författare, berättar om sitt tidigare och kommande författarskap. Karin fick Ove Allanssonsällskapets stipendium 2020.
- 13.00 **Stor dramatik och sjömansromantik under det Södra Korset**  
Författaren Thorbjörn Lindberg samtalar om sin nya bok med bokförläggare Lennart Fougelberg. Arrangör: Breakwater Publishing.

## VÄLKOMNA

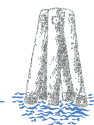
Sjöfartens Kultursällskap samt medarrangörerna Breakwater Publishing, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

## BLI MEDLEM I SJÖFARTENS KULTURSÄLLSKAP

I medlemskapet ingår en biljett till bokmässan valfri dag värde 240 kronor, en välkomstgåva och inbjudan till Kultursällskapets arrangemang.

Medlemsavgiften som är på 250 kronor betalar du in till bankgiro 231-6891. Glöm inte att uppge namn, adress och mailadress.

Eventuella ändringar i bokmässeprogrammet publiceras löpande på vår hemsida [sjofartskultur.org](http://sjofartskultur.org)



# Rätten till en hållbar arbetsmiljö – fackets roll i en komplex verklighet

**Hur ser arbetstagarnas arbetsförhållanden ut och hur uppnås en bra arbetsmiljö? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger sin syn på frågeställningar på området.**

Som arbetsrättsjurist processar jag ofta i domstol för arbetstagares eller fackets rätt och det som uppnås med en vinst är ofta att arbetsgivaren har att betala ett skadestånd när domen går i vår favör. Jag har ofta utifrån detta funderat på om de rättsliga förutsättningarna för fackligt juridiskt arbete inom arbetsmiljön kan kompletteras för att skapa ett än mer effektivt fackligt arbete för arbetstagarnas rätt till hälsa.

Det är lätt att konstatera att det på arbetsmiljöområdet finns en omfattande reglering. Arbetsmiljölagen har tydliga regler och Arbetsmiljöverket, där min far arbetade många år, ger ut ett stort antal föreskrifter. Transportstyrelsen för in dessa på sjöfartsområdet. Dock har kritik riktats mot att detta märkligt nog sker med allt för lång eftersläpning, ibland med flera år.

## Olyckor ska rapporteras

Det är uppenbart att det är fartygsägaren/ arbetsgivaren som formellt har ansvaret för förhållandena ombord. Förekommer risker eller olyckor är det fartygsägarens/arbetsgivarens ansvar. Facket påverkar arbetsgivaren att vidta förbättringar på fartygen, genom sina fackliga företrädare och skyddsombuden. De har kunskap om de verkliga förhållandena ombord och ett djupt engagemang. Men Transportstyrelsen har som uppgift att utföra kontrollerna av om fartygsägaren/arbetsgivaren iakttar sina skyldigheter. För vissa personer, det vill säga lotsar och hamnmyndigheter/hamnorgan, föreligger krav på att rapportera avvikelser. Transportstyrelsen uppmanar även fartygschefer och ombordanställda att rapportera olyckor och andra avvikelser.

Rapporteringen av sjöolyckor inom yrkessjöfarten låg på en högre nivå under 2021 jämfört med genomsnittet för de föregående fem åren. Tillbuden till sjöolycka var nästintill dubbelt så många som det årliga genomsnittet under perioden 2016–2020: de var 110 jämfört med 59. Fler allvarliga sjöolyckor registrerades

under 2021, men färre allvarliga personolyckor. Antalet omkomna var sex personer. Dessutom saknas en person som antas vara omkommen. Därmed är antalet omkomna eller saknade det största sedan 2013. Totalt rapporterades det in 360 händelser under 2021, jämfört med 315 för 2020. Det är positivt att antalet rapporterade tillbud till sjöolycka, och antalet rapporterade fartyg, har ökat, eftersom det tyder på en större rapporteringsbenägenhet från sjöfartsbranschen.

## Ökad ohälsa på svenska arbetsplatser

Men det är kanske inte bara incidenter eller olyckor som ska rapporteras. Arbetsmiljöverkets föreskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö, OSA, från 2015 trädde, med stor försening från Transportstyrelsens sida, i kraft att gälla för sjöfarten den 1 augusti 2019. OSA har ett imponerande brett fokus och är nödvändig då vi ofta möts av rubriker som "Ökad ohälsa på svenska arbetsplatser...". Det rapporteras att var tredje sysselsatt person i Sverige, 32 procent, har någon form av besvär till följd av arbetet, det vill säga 1,6 miljoner. Främst orsakade av sociala- eller organisatoriska faktorer i arbetet. För hög arbetsbelastning anges ofta. Oro eller ångest och symptom på depression eller utmattningssyndrom, är vanliga bland unga arbetstagare med ett aktivt familjeliv. En av tre anger att de varit frånvarande från arbetet på grund av arbetsrelaterade besvär under 2020. Detta bör inte vara förenligt med acceptabla förhållanden inom arbetslivet.

De yttre faktorerna som påverkar om vi är nöjda eller inte är normalt lön, arbetstid, förmåner, semester och avstånd till hemmet. Om de här faktorerna inte är uppfyllda så är vi missnöjda med jobbet eller mår till och med dåligt. Lycka på jobbet är dock mer komplext än så. Det som gör att vi verkligen tycker om våra jobb på allvar är de inre faktorerna. Vi behöver känna att syftet med det vi gör är viktigt.

De människor som känner att de bidrar till något bra, mår bättre. Även självbestämmande och självständighet gör att vi tycker om våra jobb. Sist men inte minst, betyder arbetskamraterna mycket. Min uppfattning är att dessa faktorer ställer krav på en kompetent arbetsledning som tillgodoser behovet av åtgärder för en hållbar arbetsmiljö. Även fackets roll inom social arbetsmiljö har blivit allt viktigare.

## Införa krav på kompensation

Frågan är då vad som gäller rättsligt när en arbetsgivare inte iakttar reglerna om arbetsmiljön och olyckor sker eller ohälsa råder på arbetsplatsen. Reglerna på arbetsmiljöområdet är inte skadestånds-sanktionerade på det sättet att en arbetstagare eller facket kan begära skadestånd för att en arbetsgivare inte iakttar arbetsmiljöreglerna. Facket kan ha vissa regler om arbetsmiljö i kollektivavtal men dessa utgör normalt aldrig grund för påstående om kollektivavtalsbrott och skadestånd. Skulle en olycka ske med personskada eller dödsfall som följd har arbetstagaren enligt försäkringar rätt till ersättning. Dessutom, om olyckan beror på brottsligt förfarande, kan brottsskadestånd utgå. Arbetsgivaren får ganska stora summor i böter eller viten för att inte ha en säker arbetsplats och till och med få fängelse för arbetsmiljöbrott. Skyddsombud kan även stoppa farligt arbete. Denna organisation är den vi valt i Sverige för bekämpande av arbetsolyckor. Jag vill trots detta ställa frågan om denna ordning kan kompletteras för att uppnå en god hälsa på arbetet?

Jag menar att det nu är dags att diskutera om arbetstagarna och facket ska ha rätt enligt lag och kollektivavtal att formellt kräva en hållbar arbetsmiljö. En rättighet som skyddas av att den kan ligga till grund för en rättslig prövning och krav på kompensation till arbetstagarna och facket när reglerna inte följs. Gärna innan en olycka eller ohälsa, det vill säga skada, uppstått. Det finns skäl att tro att en sådan ordning kan vara ett effektivt komplement till den nuvarande myndighetskontrollen och att den skulle hjälpa till att skydda anställda på det sociala arbetsmiljöområdet. **S G**

# Vice ordförande har ordet

Den fackliga sommaren 2022 börjar lida mot sitt slut. Det har varit en intensiv och händelserik sommar. Sommaren som i vanliga fall brukar vara den lite lugnare perioden, men inte i år.

Vid flera tillfällen har Sjöbefälsföreningens festkommitté haft möte, och det enda positiva som pandemin lämnat efter sig, är enkelheten och möjligheten till korta och bra digitala möten. Utan dessa digitala möjligheter skulle inte festkommittén kunnat ha samma bredd av medlemmar utspridda på fler orter och länder eller samma mötesfrekvens. Jag kan skvallra om att planeringen löper på och det börjar närma sig föreningens 175-årsjubileum.

I mitten av juni gick DSM 2022, Donsö shipping meet, av stapeln med temat "Clean Ocean with Future in Sight". Egentligen var det 2021 års DSM som var framflyttat ett par månader. Detta underbara, speciella, event som är så sjöfartsfokuserat. Vi packade väskorna och begav oss till Göteborg och Donsö. En liten delegation som företrädde Sjöbefälsföreningen, bestående av vår vd Oscar, vår informatör och redaktör Sofi och jag själv, som är andre vice ordförande. Varför åker vi dit? För att visa att vi, Sjöbefälsföreningen, är en del av svensk sjöfart. Vi finns!! Kanske något malplacerad bland utvecklings- och teknikföretag, suppliers- och utbildningsföretag. Men egentligen inte. Vi är alla en del av sjöfartsklustret. Jag höll mig mest i vår monter, svarade på frågor och knöt kontakter, och dammade även av några gamla sådana. Talade med medlemmar och med före detta medlemmar som gått vidare i sina karriärer på landbacken inom de flesta olika

branscher som finns i klustret. Jag hade även intressanta diskussioner med lärare och studie- och yrkesvägledare. Jag ser redan fram emot DSM 2023...

I juli var det dags för Almedalen 2022. Jag vill klona mig!! Det finns så mycket att ta till sig på så lite tid. Och så går intressanta föreläsningar och samtal omlott. Ur ett avtalsfackligt perspektiv, föredrag om LAS och det nya direktivet, med mera. Ur ett utbildningsperspektiv, ur ett sjöfartsperspektiv och ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Men i första hand är vi här för att vara delaktiga i sjöfartsklustret, vår lilla delegation från Sjöbefälsföreningen som återigen bestod av vår vd, vår informatör och redaktör och jag. Och vi alla är här för att nätverka, och visa att vi, Sjöbefälsföreningen, finns och är en spelare på den maritima planen. Politisk ståndpunkt? Nej, vi talar med alla som vill tala med oss.

Dock så hör jag vildvittrornas mässande från Ronja Rövardotter i mitt huvud, det som numera alla mediestrateger har som mantra: "Syns inte – finns inte". Och ja, tyvärr är det så. Det var många som jag talade med som inte vet att Sjöbefälsföreningen finns, vilka vi är eller vilka vi organiserar. Detta besök i Almedalen 2022 öppnade mina ögon avsevärt. Jag visste att vi inte riktigt stod i rampljuset, men jag trodde inte att det var så illa som det verkar vara, även inom sjöfartsklustret och politiken. Om folk inte vet att vi finns, hur skall vi då kunna göra vår röst hörd och påverka? Jag undrar hur lång tid det kan ta att driva vildvittrorna på flykt? Nu har vi i alla fall tagit några första steg mot att bli mer synliga och medverkande, både

genom DSM och Almedalen. Nu måste vi fortsätta kämpa för att ta plats och bli mer synliga inom sjöfartsklustret och bli den spelare vi bör vara inom sjöfart och sjöfartsfrågor!

När Ni läser denna krönika och har fått den i er hand, så är vi iväg på sommarens sista händelse, Nordisk navigatörs-kongress. Denna gång är det vår vd Oscar och jag som packat väskorna för att få träffa våra nordiska kollegor igen. Efter att ha hållits digitalt i över två år (det är två möten om året, med olika inriktningar och agendor), så ser vi fram mot att få mötas fysiskt igen. (Och ja, det finns en teknisk motsvarighet som heter NMF, Nordiska Maskinbefäls Federationen).

Under sommaren nåddes jag av beskedet att min första ombudsman har fått somna in. Leif Palm, jag är så tacksam över all kunskap och visdom som du delade med dig av, under min första tid som klubbordförande. Alla förhandlingar, möten och samtal. Tack för allt. Mina tankar går till dina anhöriga.



ANNELIE HAMBERG

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ  
[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

# Oro och hopp inför förstatligandet av isbrytarna



Linda Svenson är andre styrman på Atle  
och ledamot i den lokala fackliga klubbstyrelsen.



**När drift och bemanning av isbrytarna tas över av Sjöfartsverket blir besättningarna automatiskt statligt anställda. Frågorna om hur det kommer att påverka löner, pensioner och andra villkor är många men svaren är i dagsläget få. Ombord finns en viss oro inför framtiden, men också hopp om att förändringen ska mynna ut i något bra.** TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

LULEÅ JUNI 2022

Vindarna blåser friska på kajen utanför centrala Luleå där isbrytarna ligger förtojda. Det är mitten av juni, isbrytnings-säsongen är över och ombord ägnas tiden åt underhåll, reparationer och allmänna förbättringar. Vinterhalvåret sliter på fartygen och det krävs allt oftare speciallösningar för att få tekniken att fungera på de snart 50 år gamla flyttetygen.

– Det är aldrig att bara byta ett filter eller sätta in en ny pump, säger förste fartygsingenjör Robert Nielsen när vi går runt i det ljusa maskinrummet på *Atle* och tittar på de arbeten som just nu pågår. Det tillverkas inte längre delar till de här båtarna och vi måste alltid bygga om och anpassa systemen för att kunna få in nya grejer.

I borte ändan av maskinrummet pågår överhaling av en hjälpmaskin. Rörliga delar har monterats ner och sorterats i plastlådor och på anslagstavlan bredvid sitter en lista med de åtgärder som hittills vidtagits. Arbetet leds av andre fartygsingenjör Viktor Bohman, som började på *Atle* för tre veckor sedan.

– Det dröjer nog fram till september innan vi är helt klara med den här, säger han och lägger en hand på den avskalade hjälpkärren. Mycket beror på slipningen av fodren. Det var en del större repor i dem och frågan är om vi kan slipa bort dem eller om vi kommer att behöva köpa in nya foder.

### Sjöfartsverket ska ta hem driften

Men den här sommaren är det inte bara underhållet som är aktuellt ombord på de statligt ägda isbrytarna. I februari meddelade Sjöfartsverket att de tar hem drift och bemanning av fartygen för att driva dem vidare i egen regi. Bland personalen ombord väckte beskedet en rad frågor om hur det kommer att påverka ersättningar och villkor.

– Man undrar vad som ska hända med våra avtal och hur det blir med löner,

pensioner och förmåner, säger Linda Svenson som är andre styrman på *Atle* och ledamot i den lokala fackliga klubbstyrelsen. Men än så länge har vi inga svar, förhandlingarna börjar först efter sommaren.

Att byta rederi är ingenting nytt för besättningarna på isbrytarna. Trafiken har varit upphandlad sedan år 2000 och drivits av olika rederier. Skillnaden den här gången är att driften övergår från en privat till en statlig aktör. Det innebär att de avtal som funnits mellan Sarf och Sjöbefälsföreningen upphör att gälla och nya avtal ska förhandlas fram mellan Saco-S och Arbetsgivarverket med stöd av Sjöbefälsföreningen. Hur de nya avtalen kommer att se ut är ännu oklart men en fråga som framför allt oroar de lite äldre ombord, berättar Linda Svenson, är hur det blir med möjligheten att gå i pension från 60 års ålder.

– Pensionerna är definitivt en snackis och vi brukar ha en hel del befälhavare och chiefar som väljer att gå i pension

innan 65. Nu har vi runt åtta seniorbefäl som närmar sig pension, men betydligt fler de kommande tio åren, säger hon.

### Spenderar sommaren framför datorn

Totalt finns det 76 tillsvidareanställda befäl på isbrytarna plus ett 30-tal säsongsanställda som stärker upp bemanningen under vinterhalvåret. Johan Söderholm är anställd som så kallad kombilots. Det innebär att han jobbar som lots i åtta månader för att sedan tjänstgöra som styrman på isbrytarna från januari till april. I dag är han ledig och här för att hälsa på.

– Vi har våra egna avtal och jag får alltid min lön från Sjöfartsverket så för min del blir det ingen skillnad, säger Johan Söderholm där han sitter i mässen efter lunchen tillsammans med fartygets övriga besättning. Den här kombitjänsten funkar jättebra, tycker jag. Jag gillar blandningen och jag tror också att det är bra för kommunikationen mellan isbrytarna och lotsarna.

*Atles* befälhavare, Karl Herlin, håller med om att kombilotsarna fyller en betydelsefull funktion.

– Kombilotsarna är jätteviktiga för oss, säger han. De vet hur vi tänker här och kan berätta för oss hur de som lotsar ser på olika situationer.

Sommartid ägnar Karl Herlin mycket tid framför datorn på sitt kontor. Här sköter han personalplanering, budgetarbete, lönerapportering och annan administration.

– Q 3 ska budget och personalplanering vara klara så att alla vet hur de ska

Under sommarhalvåret ligger isbrytarna till kaj i Luleå för underhåll och reparationer.



Per Emil Nordqvist är förste fartygsingenjör på *Frej*. Han berättar att det har varit en hel del diskussioner om framtiden efter Sjöfartsverkets besked.



Kombiloten Johan Söderholm (th) säger att han inte påverkas av att isbrytarna förstatligas. Här tillsammans med *Atles* befälhavare Karl Herlin.



Henrik Löfgren, andre styrman på *Frej*, ser en risk att folk kommer lämna isbrytarna om de nya avtalen inte blir tillräckligt bra.

jobba under vintern. När vi bryter is blir det mer intensivt och då ska jag inte vara fast vid datorn. Jag är visserligen vaktfri men är mycket uppe på bryggan och ska vara tillgänglig dygnet runt, säger han.

Beskedet om förstatligandet av isbrytarna är inget som direkt bekymrar honom. Han upplever också att den oro som inledningsvis fanns hos besättningen har dämpats något.

– Jag tror att många tycker det är lite spännande att gå in i Sjöfartsverket, även om det förstås inte gäller alla och en del kanske hellre vill stanna kvar hos Viking Supply. För egen del är jag inte orolig, men det är viktigt att vi kommer in i Sjöfartsverket på ett bra sätt. De måste förstå hur vår verksamhet fungerar och hur det är att driva stora fartyg, säger Karl Herlin.

### Väcker blandade känslor

Mörka moln drar in över kusten och blåsten blandas med regn. På *Atles* systerfartyg *Frej*, som ligger förtöjd längre fram på kajen, sitter andre styrman Henrik Löfgren vid datorn på däckskontoret. Han började på isbrytarna i höstas efter 14 år på Wallenius och ett antal år som befälhavare i skärgårdstrafiken i Stockholm. Under vin-

tern har han genomgått den särskilda utbildning som krävs för att tjänstgöra som styrman på isbrytare och ser nu fram emot en ny karriär.

– Det här är lite av en nystart för mig. Jag hade hört mycket positivt om isbrytarna, det var därför jag sökte hit, säger Henrik Löfgren.

Att verksamheten nu ska förstatligas är ett besked som väcker blandade känslor hos honom.

– Jag tror att det kan bli både positivt och negativt. Fördelen med att gå in i en stor organisation är att det kan ge valmöjligheter om man skulle vilja göra något annat längre fram. Samtidigt är jag orolig för hur det ska bli med löner, förmåner och pensioner. På *Svea* (statligt ägt forskningsfartyg, red. anm.) blev det ju inte så bra och staten är inte direkt känd för att vara löneledande.

Den 30 april 2023 löper Sjöfartsverkets avtal med den nuvarande driftsägaren – Viking Supply – ut. Men redan nu är det beslutat att personalens avtal kommer att förlängas till den 1 januari 2024. Henrik Löfgren säger att han är optimistiskt lagd och hoppas att det ska bli bra, men tror samtidigt att det finns en risk att folk säger

upp sig om de nya avtalen inte matchar dagens villkor.

– Jag gick ner ungefär 20 procent i lön när jag lämnade skärgårdstrafiken och började här. Det är mycket pengar men jag tyckte det var värt det för den personliga utmaningen. Men jag är inte intresserad av att minska min lön ytterligare.

Att hitta nytt jobb skulle inte vara några problem, konstaterar han.

– Som seniorbefäl har jag ett stort kontaktnät och varje vecka kommer det ut annonser om lediga tjänster från olika rekryteringsfirmor. Nu när politikerna inte vill köpa rysk olja längre har också norsk offshore fått ett uppsving igen och norrmännen dammsuger marknaden på folk. Risken finns att kompetensen på våra fartyg urholkas och vi får svårt att bemanna upp.

### En hel del diskussioner

Per Emil Nordqvist är förste fartygsingenjör på *Frej* och har varit ledamot i den lokala fackklubben sedan den bildades 2017. Han berättar att det har varit en hel del diskussioner om framtiden efter Sjöfartsverkets besked om att ta hem trafiken.

– Att det finns en oro är naturligt. Vi går

från något känt till något okänt. Vi har pratat mycket om det på kafferasterna, både bland våra medlemmar och inom manskapet. Alla berörs ju, säger Per Emil Nordqvist.

De frågor som tagits upp på *Frej* är många och varierande, säger Per Emil Nordqvist, men en del vållar mer diskussioner än andra. Som pensionerna, den redarskyddade tiden vid sjukdom och vad som händer om man inte får sitt läkarintyg för sjöfolk förlängt, så kallad loss of licence.

– Alla sådana förmåner kommer att försvinna när det nuvarande avtalet upphör men förhoppningsvis kommer det något bra istället. Ingen vill ha några försämringar och det ligger inte i Sjöfartsverkets intresse heller att det ska bli ett dåligt avtal. Men en förhandling är alltid en förhandling och det kan säkert bli både bättre och sämre, säger Per Emil Nordqvist.

### Deltar i arbetsgrupp

Linda Svenson på *Atle* deltar i den arbetsgrupp som nu går igenom dagens avtal för att identifiera alla förmåner inför höstens förhandlingar. I den arbetsgruppen deltar även SACOS och Sjöbefälsföreningen centralt och lokalt.

– Det är viktigt att vi får med allt. Även sådant som vi tar för givet kan en gång i tiden ha förhandlats fram mellan parterna och det måste med i de nya avtalsförhandlingarna.

Men även om osäkerheten kring hur allting kommer att bli ännu är stor, finns det sådant som borgar för goda resultat, menar Linda Svenson.

– Sjöfartsverket har sagt att de vill ha ett avtal som alla deras fartyg ska vilja använda. Det innebär rimligtvis att det måste bli bättre än de avtal som används på deras andra fartyg i dag. De säger också att de vill att avtalet ska bli så bra att alla ska vilja vara fortsatt anställda och det visar ju att de vill att det ska bli ett bra avtal. **LS**

### Isbrytarna och bemanningen

Tidigare bemannades isbrytarna av Försvarsmakten som en del i totalförsvaret, men drivs sedan år 2000 med civila besättningar. I dag finns det fem isbrytare i statlig ägo: *Ymer*, *Atle*, *Frej*, *Oden* och *Ale*, varav de tre första ingår i den så kallade Atleklassen. Fartygen levererades under 1970-talet och har passerat sin tekniska livslängd. I mitten av juni gav riksdagen Sjöfartsverket klartecken att beställa två nya isbrytare till en kostnad av 3,4 miljarder kronor. Option finns för ytterligare en ny isbrytare vid behov.

Källa Sjöfartsverket

## Chefen för isbrytarna: ”Det blir ingen större skillnad”

– På slutraden ska löner, arbetstider och andra villkor inte skilja sig nämnvärt mot i dag även om saker och ting kanske kommer att heta något annat.

Det säger Anders Dahl, chefen för isbrytarna på Sjöfartsverket inför de kommande avtalsförhandlingarna.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SJÖFARTSVERKET

Anders Dahl säger att han har full förståelse för att det finns en oro ombord kring förstatligandet av drift och bemanning på isbrytarna. Förändring skapar alltid oro, resonerar han, men säger samtidigt att Sjöfartsverkets ambition är att avtalen ska bli så bra att alla som i dag jobbar ombord i fartygen ska vilja stanna kvar.

– Spelreglerna tillåter inte en copy paste av de avtal som finns idag, men vi vill behålla de löner och villkor som finns så långt det bara är möjligt. Just nu håller vi på att lära oss de befintliga avtalen och ta reda på vad som är viktigast för besättningarna. Vi vill veta var vi ska lägga vårt krut och var vi inte ska göra det, säger Anders Dahl.

*En fråga som oroar är vad som kommer hända med möjligheten att gå i pension från 60-års ålder. Vad kan du säga om det?*

– För en del kommer det nog att bli bättre medan vi behöver hitta en annan lösning för dem som är lite äldre. Pensionsfrågan är mer komplex än andra frågor och vi behöver gå ner i detalj och ta reda på vad som möjligt och vilket utrymme som dagens avtal ger, säger Anders Dahl.

### Ett policybeslut att inte bilda bolag

I fackliga kretsar har möjligheten för Sjöfartsverket att bilda ett statligt bolag i samband med övertagandet för att kunna fortsätta driva verksamheten vidare med befintliga avtal diskuterats. Men det är inte något aktuellt alternativ, enligt Anders Dahl.

– Den frågan är ingenting som jag har hanterat. Men jag tror det är ett policybeslut från Sjöfartsverkets sida att inte bilda fler statliga bolag och jag vet att man även försöker inkorporera de bolag som redan finns.

Beslutet att förstatliga isbrytarna har, säger Anders Dahl, fattats av Sjöfartsverkets styrelse men bottnar i riksdagens



Anders Dahl

beslut att återupprätta totalförsvaret, som Sjöfartsverket är en del av. Förstatligandet av bemanning och drift förväntas leda till enklare processer för bland annat krigsplacering av personal

och hantering av sekretessbelagd information.

– Att vara en del av totalförsvaret medför en jäkla massa krav som hade blivit svåra att leva upp till om vi måste gå via underleverantörer. När det gäller krigsplaceringar kommer all personal att behöva genomgå en säkerhetsprövning. Utländska medborgare kan inte krigsplaceras i Sverige, men för dem kommer vi att hitta andra lösningar även om det kanske tar lite längre tid. Det har vi gjort på våra andra fartyg, säger Anders Dahl.

### Viktigt att informera

Den första januari 2024 ska nya isbrytaravtal finnas på plats. Enligt Anders Dahl är ambitionen att avtalen ska vara slutförhandlade i god tid innan dess. Under tiden förhandlingarna pågår är ambitionen att hålla besättningarna så väl-informerade som möjligt, enligt isbrytarchefen.

– Vi har skapat en hemsida och startat ett nyhetsbrev. Att informera är viktigt. Om folk inte hör något tror de att vi går bakom ryggen på dem och sluter riktigt dåliga avtal. Men det är verkligen inte vår ambition. Vi hoppas att avtalen blir så bra att all personal ska vilja stanna kvar hos oss, för alla kommer att behövas. **LS**

## Grund kurstillfällen

### BASIC SAFETY

12-14 sep  
3-5 okt  
7-9 nov  
5-7 dec  
16 jan  
13 feb



### ADVANCED FIRE FIGHTING

4-5 okt  
8-9 nov  
6-7 dec  
17 jan



### MARITIME CREW RESOURCE MCRM

På begäran



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

13 sep  
11 okt  
15 nov  
13 dec  
16 jan  
13 feb



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

13 sep 15 nov  
27 sep 29 nov  
11 okt 13 dec  
25 okt mfl...



### SHIP SECURITY OFFICER

20-21 sep  
22-23 nov  
mfl...



### MEDICAL FIRST AID

12 sep 23 jan  
10 okt 20 feb  
14 nov  
12 dec



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

3-4 okt  
7-8 nov  
5-6 dec



### FAST RESCUE BOAT

14-15 sep  
12-13 okt  
16-17 nov  
30 nov-1 dec  
11-12 jan  
8-9 feb



### CROWD CRISIS MNG

13-15 sep  
11-13 okt  
15-17 nov  
13-15 dec  
7-9 feb  
7-9 mar



### MEDICAL CARE

12-13 sep  
10-11 okt  
14-15 nov  
12-13 dec  
23-24 jan  
20-21 feb



Med reservation för eventuella ändringar.

# ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

## Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### CROWD CRISIS MNG

26 sep  
24 okt  
28 nov  
23 jan  
20 feb



### RESCUE BOAT

13 sep mfl...  
27 sep  
11 okt  
25 okt  
15 nov



### BASIC SAFETY

13-14 sep 29-30 nov  
27-28 sep 12-14 dec  
11-12 okt 10-11 jan  
25-26 okt 24-25 jan  
15-16 nov mfl...



### FAST RESCUE BOAT

15 sep 17 nov  
29 sep 15\* dec  
13 okt 15\* dec  
27 okt 12\* jan



\*med reservation för isläge

### MEDICAL FIRST AID

12 sep 23 jan  
10 okt 20 feb  
14 nov  
12 dec



### ADV FIRE FIGHT.

14 sep 30 nov  
28 sep 14 dec  
12 okt 11 jan  
26 okt 25 jan  
16 nov mfl...



### MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

12-14 sep 23-25 jan  
10-12 okt 20-22 feb  
14-16 nov  
12-14 dec



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide



Sjöbefälsföreningens nyrekryteringar är ombudsmannen Malin Persson, som kommer att jobba från Helsingborg och förbundsjuristen Alicia Krossling, som kommer att jobba från Stockholm.

# Brinner för rättigheter och arbetsmiljö

I somras började Sjöbefälsföreningens två nyrekryteringar, ombudsmannen Malin Persson och förbundsjuristen Alicia Krossling. Malin har tidigare varit intendenturbefäl på passagerarrederierna ForSea och kommer att jobba från Helsingborg. Alicia har jobbat deltid hos Sjöbefälsföreningen i snart ett år medan hon avslutade sin juristexamen i Uppsala men blir nu heltidsanställd. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JUNI 2022

## Berätta lite om er själva?

– Jag är född i Uppsala men uppvuxen i Stockholm. Sen flyttade jag tillbaka till Uppsala när det var dags att läsa på universitetet. Jag studerade på juristprogrammet i fyra och ett halvt år, säger Alicia.

– Jag är född i Rydebäck utanför Helsingborg. Jag började till sjöss 2001. Jag har jobbat i städ, café, restaurang och mäss. Jag började plugga till journalist 2009, men gick sen tillbaka till sjön. Jag fick mitt första befälsjobb 2013 och hoppade sen runt på olika ställen, som Gotlandsbåten, TT-line och ForSea Ferries. Senast kommer jag från ForSea och Aurora där jag var anställd som Supervisor för café och städ, säger Malin.

## Hur kommer det sig att ni sökte jobbet hos Sjöbefälsföreningen?

– Jag ville prova något annat. Det här är ett viktigt jobb och jag vill kunna göra skillnad. Speciellt för intendenturen. De har lidit hårt under pandemin, säger Malin.

– Jag tyckte att det verkade intressant. Jag tycker det är väldigt viktigt med individers rättigheter och jag hade fokus på mänskliga rättigheter under min utbildning. Så det här känns helt rätt för mig, säger Alicia.

– Man pratar sällan om chefers rättigheter och chefers arbetsmiljö, utan man pratar nästan bara om arbetsmiljön för personalen, som chefen har ansvar för. Men chefen måste också ha en bra arbetsmiljö. Som intendenturbefäl till exempel har man en massa ansvar men ofta väldigt dåligt med resurser, säger Malin.

## Alicia, du har ju jobbat deltid hos Sjöbefälsföreningen i snart ett år. Hur känns det?

– Det har varit utmanande och spännande. Jag har fått vara med på så mycket och det har varit självklart att jag ska vara med, vilket jag uppskattar. Nu känns det som att jag har en bra grund att stå på för min heltidstjänst. Men det har varit en brant inlärningskurva, säger Alicia.

## Vad har varit svårast?

– Det juridiska har jag med mig sedan tidigare. Men det svåraste har varit att tillämpa juridiken i praktiken, det vill säga att verkligen förstå och greppa hur lagtext efterlevs i praktiken. Sen har alla sjötermer och förkortningar varit svårt att lära sig, säger Alicia.

## Malin, du är nyanställd sen ett par veckor, hur känns det hittills?

– Jag har ju rätt så bra koll på färjorna, de kan jag hyfsat. Vi har sjöfartsbakgrund i släkten, mest tekniker, så jag har lite koll

på utesjöfarten också. Men det finns fruktansvärt många fartyg som jag inte har koll på. Sen har jag inte juridiken så det måste jag lära mig, säger Malin.

## Vad kommer du att kunna bidra med hos Sjöbefälsföreningen?

– Erfarenheten från arbetslivet. Sen har jag läshuvud så jag kommer att lära mig de andra bitarna. Men att veta hur saker funkar ombord är en styrka. Sen bidrar jag också med geografisk spridning. Jag kommer att sitta i Helsingborg, så föreningen blir mer tillgänglig. Det är ganska mycket båtar i Skåne så det är bra att vara nära, säger Malin.

– Jag hoppas att jag kan bidra med juridisk kompetens, men även ett stort engagemang och lite nytänk. Och förhoppningsvis en trevlig, ny kollega, säger Alicia.

## Brinner ni för någon särskild fråga?

– Arbetsmiljö för chefer. Att man inte glömmer bort att de också har rättigheter och inte bara skyldigheter. Sen brinner jag självklart extra för intendenturen. De gör ett jättejobb som de sällan får uppmärksamhet för, säger Malin.

– Jag tycker det viktiga är att individen inte försvinner i det stora. Att effektivisering inte sker på för stor bekostnad av individen. Det är viktigt att alla trivs på jobbet och har en bra arbetsmiljö, säger Alicia.

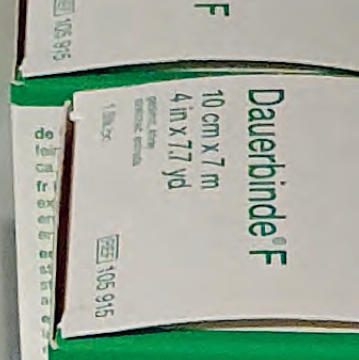
## Vad gör ni på fritiden?

– Jag har en kolonistuga och en koloniträdgård där jag odlar olika saker, mest potatis, men även tomat, gurka och majs. Så där gillar jag att vara. Sen har jag också goda vänner som jag umgås med, säger Malin.

– Jag gillar att umgås med vänner och familj. Sen har jag ett stort intresse för friluftsliv. På sommaren brukar jag vandra och på vintern åker jag skidor. Jag gillar också att laga mat, säger Alicia. **SC**

# TEMA

## SJUKVÅRD OMBORD



de | Kompressions- und Stützbinde  
feine Variante, Dehnung ca. 160 %, ca. 7 m, ungedehnt ca. 2,7 m

fr | Bande de compression et de soutien  
extensibilité longue, qualité fine, extens. env. 160%, étirée env. 7 m, non étirée env. 2,7 m

en | Compression and support bandage  
stretch, fine type, extensibility approx. stretched approx. 7 m, unstretched approx. 2,7 m

es | Venda de compresión y soporte  
larga, tipo fino, extensibilidad de aprox. estirada aprox. 7 m, no estirada aprox. 2,7 m

pt | Ligadura de suporte e compressão  
grande elasticidade, variante fina, extensibilidade aprox. 160 %, esticada aprox. 7 m, enrolada aprox. 2,7 m

it | Banda compressiva e di sostegno  
allungamento elevato, versione fine, estensibilità ca. 160%, in trazione ca. in trazione ca. 2,7 m

nl | Compressie- en steunwachtel  
de lengte rekbaar, dunne variant, rekk. ca. 160%, uitgerekt ca. 7 m, niet-uitgerekt ca. 2,7 m

da | Kompressions- og støttebind, lang  
variant, tyndt, rekkevidde ca. 160 %, ikke-udstrakt ca. 2,7 m

Kompressions- och stödbinda, fin variant, följbarhet ca. 160 %, utsträckt ca. 7 m, osträckt ca. 2,7 m

CO, 28 % PA, 9 % EL

Vnr 14 25 70  
Lol Ungdall  
5%

aspén  
aspén  
aspén

10 g  
Vnr 14 25 70  
xylocaine 5%  
10 g salva  
Vnr 14 25 70  
salva  
aspén

Local anesthetic.  
from burns, m





En forskningsstudie visar att sjukvården ombord skulle kunna förbättras avsevärt med ganska enkla åtgärder. Att vara sjukvårdsansvarig ombord är ett tufft jobb där du ständigt ska vara redo för att hantera en mängd olika situationer, trots att du endast har några få dagars utbildning. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

# Forskning: Sjukvården ombord kan bli bättre

Lätthanterlig medicinteknisk utrustning och moderna läkemedel skulle ge bättre sjukvård ombord och underlätta de sjukvårdsansvarigas arbete. Transportstyrelsen kom förra året med nya föreskrifter, men trots det är de fortfarande föråldrade. De sjukvårdsansvariga bör öva oftare och videokommunikation med läkare skulle vara ett viktigt stöd, visar en forskningsstudie.

**GÖTEBORG** MAJ 2022

Det akuta omhändertagandet av sjuka och olycksdrabbade i land har utvecklats mycket under de senaste decennierna. Medicinteknisk utrustning har blivit mer lätthanterlig och många läkemedel har utvecklats så att man kan ge dem på ett enkelt sätt, till exempel med en nässpray.

Inom sjöfarten har man inte tagit vara på de här möjligheterna, visar en forskningsstudie. Det är olyckligt eftersom sjukvården ombord är så speciell. På många fartyg är det andre styrman som med en kort utbildning i akutsjukvård förväntas gripa in när någon blir sjuk. Det är en svår uppgift som skulle kunna underlättas med hjälp av modern medicinteknik och läkemedel som är lätta att ge patienten.

## Omoderna läkemedel

Anna Sjörs Dahlman, forskare på Chalmers och VTI, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, har tillsammans med några forskarkollegor analyserat vilka behov som finns för att man ska kunna ge god akut vård ombord och förse läkare i land med relevant information. Det utmynnade i en forskningsrapport med förslag på förbättringar.

När rapporten skrevs hade Transportstyrelsens föreskrifter för vad ett fartygsapotek ska innehålla inte förändrats sedan år 2000. Läkemedelslistan var föråldrad och innehöll gamla, omoderna läkemedel som inte tillverkades längre.

Många var onödigt krångliga att hantera och krävde att man satte en nål i handryggen på patienten. Utrustningen som föreskrifterna krävde var omodern. Anna Sjörs Dahlman rekommenderade att den skulle kompletteras med hjärtstartare, automatiska blodtrycksmanschetter och pulsoximeter.

Med en pulsoximeter mäter man syremättnaden i blodet genom att sätta fast en klämma på fingret. Det är ett exempel på modern medicinteknisk utrustning som är lätt att hantera och ger information som kan vara viktig för den läkare man har kontakt med i land.

## Kritiken kvarstår

Förra året kom Transportstyrelsen med nya föreskrifter om sjukvård och apotek på fartyg, TSFS 2021:80.

Anna Sjörs Dahlman



FOTO CHALMERS

– Tyvärr kvarstår det mesta av den kritik vi lyfte fram i rapporten. Över lag har det inte gjorts några större förändringar jämfört med det tidigare fartygsapoteket, säger Anna Sjörs Dahlman.

Ett par föråldrade läkemedel är borttagna från läkemedelslistan. Men någon modernisering när det gäller administrationssätt av läkemedel finns inte i de nya föreskrifterna.

– Det är fortfarande många läkemedel som ska ges som injektioner, trots att det finns alternativ som är betydligt enklare att handha. Exempelvis kan både måttlig och svår smärta behandlas med smärtlindring via nässpray eller inhalator, säger Anna Sjörs Dahlman.

I föreskrifterna finns heller inga större förändringar när det gäller behandlingsutrustningen.

– Halskragar är fortfarande kvar i utrustningslistan trots att de sedan 2019 inte längre rekommenderas av Traumanätverk Sverige. Hjärtstartare, pulsoximeter och automatisk blodtrycksmätare, som skulle kunna underlätta diagnostik och behandling ombord, nämns inte alls.

Anna Sjörs Dahlman är kritisk till att föreskrifterna i stora drag är en kopia av EU-direktivet, som alltså är ett minimikrav.

– Det är synd att man inte tagit chansen att driva utvecklingen framåt från svensk håll. Med en gedigen genomgång och modernisering skulle man kunna ge mycket bättre förutsättningar för en god sjukvård ombord och bättre arbetsmiljö för våra sjömän, säger hon.

## Bör träna oftare

Den som ansvarar för sjukvården ombord ska ha gått en sjukvårdskurs som innefattar praktik på en akutmottagning. Därefter ska man gå en repetitionskurs vart femte år.

I tidigare undersökningar har det framkommit att många sjukvårdsansvariga känner sig osäkra på vissa praktiska moment som att till exempel sätta nålar eller sy ihop ett sår. Många tycker att det

är betungande att bära sjukvårdsansvaret ensamma. I studien framkommer att både rederier, ombordanställda och sjukvårdslärare anser att repetitionskursen borde komma oftare, kanske vartannat år.

– Sjukdom och olycksfall händer så sällan att man behöver träna. På samma sätt som man jobbar med brandövningar skulle man kunna arbeta mera med sjukvårdsövningar. För den sjukvårdsansvariga är det viktigt att hålla fingerfärdigheten uppe när det gäller olika praktiska moment, säger Anna Sjörs Dahlman.

I dag får fartygen medicinskt stöd genom TMAS, Telemedical Maritime Assistance Service, oavsett var i världen de befinner sig. TMAS bemannas av medicinjourer på Sahlgrenska sjukhuset. Rederierna är generellt sett nöjda med TMAS men det finns önskemål om att kunna använda videosamtal.

– På land kan det kännas överflödigt att möta en läkare i bild. Men till sjöss kan det ha stor betydelse att ha en bildkommunikation där läkaren kan se hur skadan ser ut och vilken utrustning som finns tillgänglig.

Anna Sjörs Dahlman tycker att man bör utveckla den typen av videostöd. Men det ska vara för kommunikation mellan sjukvårdsansvarig ombord och läkare, inte mellan patient och läkare som i tjänster som Kry.

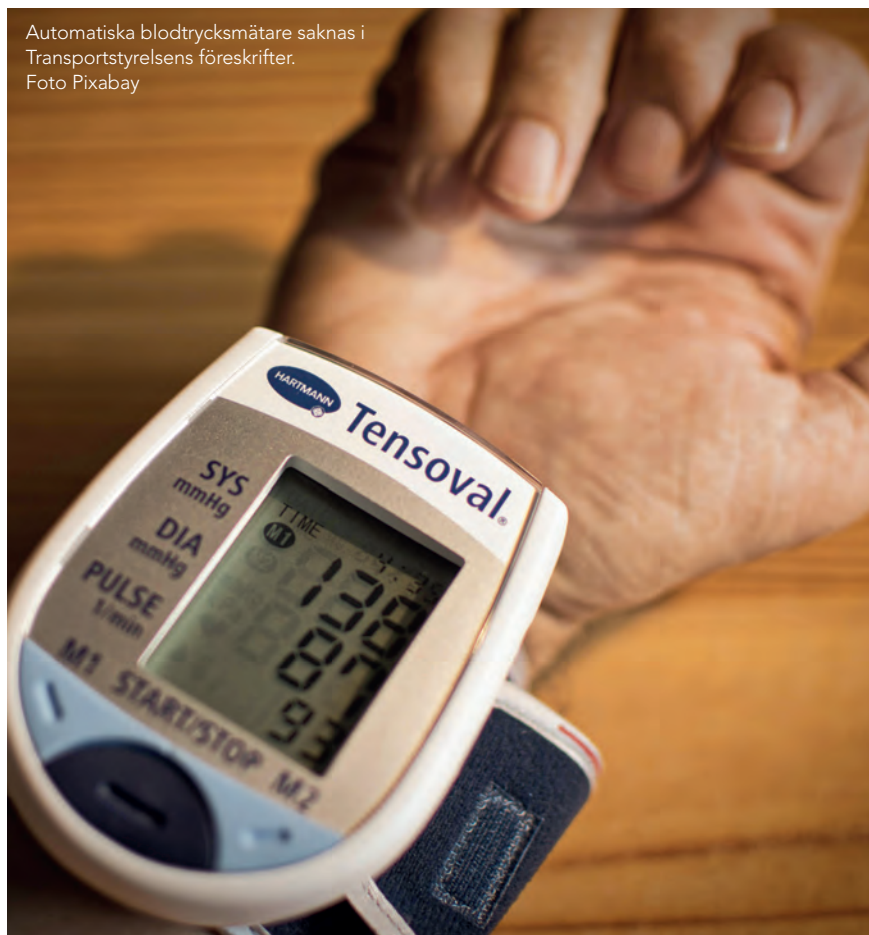
Även TMAS-läkarna anser att det vore bra om fartygen hade pulsoximeter och EKG ombord. Men när de intervjuades hade de framför allt synpunkter på sin egen organisation. De vill organisera sig så att det är färre läkare som roterar som TMAS-jour, då kan de få bättre fingertoppskänsla för vilka sjukdomsfall som är vanligast och vad som går att göra ombord.

### Svårt att följa upp

Om man vill utveckla sjukvården ombord så borde man utgå från kunskap om hur väl den fungerar i dag. Var det rätt diagnos och behandling som patienten fick vid det akuta omhändertagandet? Vid vilka typer av sjukdoms- eller olycksfall är behovet av förbättringar störst? Men i dagsläget kan man inte göra sådana utvärderingar eftersom TMAS inte registrerar personuppgifter. När patienten kommer till sjukhus finns det ingen koppling till det initiala omhändertagandet. Det gör det svårt att samla in data och föra statistik.

– Man borde ha en strukturerad patientdokumentation som gör det möjligt att

Automatiska blodtrycksmätare saknas i Transportstyrelsens föreskrifter.  
Foto Pixabay



följa upp och kvalitetssäkra det medicinska stödet. Då kan man få ett kvitto på om det som görs på fartygen är bra eller dåligt.

Anna Sjörs Dahlmans viktigaste budskap till ansvariga myndigheter är: Uppdatera föreskrifterna för fartygsapoteken, både vad gäller läkemedel och den medicintekniska utrustningen. Till rederierna vill hon ge rådet att arbeta efter de egna behoven och fartygsanpassa sjukvården ombord.

Hennes studie har inte fått något stort gensvar från rederierna.

– Rederierna är ofta nöjda och har kanske inte reflekterat så mycket över vad som kan förbättras. De tycker att TMAS fungerar bra och det kostar dem ingenting. Det är ingen som driver på en utveckling inom det här området.

### Vill starta innovationsprojekt

Det hon har gjort kallas en förstudie vilket signalerar att det kanske kommer en fortsättning.

– Vi skulle vilja starta ett innovationsprojekt där vi utvecklar och testar en

app med videosamtal, diagnosstöd och bra dokumentation. Men vi har inte sökt finansiering för det än så projektet är vilande just nu, säger Anna Sjörs Dahlman. **JS**

### Fakta om forskningstudien

Forskningsstudien "Sjukvård ombord – teknik och metodutveckling för akut omhändertagande" är initierad av Lighthouse. I studien intervjuades företrädare för TMAS, sjukvårdslärare och ombordanställda samt rederier som bedriver internationell sjöfart med handels- och passagerarfartyg. Enligt studien kan sjukvården ombord förbättras på fyra områden:

- Modernisering av fartygsapoteken, både vad gäller läkemedel och utrustning.
- Utökad repetition av praktiska moment för sjukvårdsansvariga.
- Strukturerad patientdokumentation som möjliggör uppföljning och kvalitetssäkring av det medicinska stödet.
- Test av videosamtal och annan digital kommunikation för att förbättra det medicinska stödet.

# Tungt ansvar vilar på de sjukvårdsansvariga

Sjukvårdsansvariga befäl på passagerarfartyg har en svår uppgift. Med en relativt kort utbildning ska de ständigt vara redo att gripa in om någon passagerare blir sjuk. Det är lätt att känna sig otillräcklig i mötet med den sjuke och oroliga anhöriga. Det svåraste är ofta att bedöma hur allvarlig situationen är.

OSKARSHAMN MAJ 2022

Enligt en forskningsstudie upplever många sjukvårdsansvariga på fartyg att de har en svår uppgift där de ofta känner sig osäkra. Som sjukvårdsansvarig på en

passagerarfärja har man bara en kort sjukvårdsutbildning att lita sig emot. Johannes Ljung är andre styrman på Destination Gotland och den som är sjukvårdsansvarig ombord:

– Det händer ofta att jag måste hjälpa

passagerare, det kan vara allt möjligt, som hjärtproblem, allergiska reaktioner eller sårskador. Det blir alltid ett stresspåslag när man begär avlösning på bryggan, tar akutväsken och skyndar till någon som behöver hjälp, säger han.

– Jag är inte ensam om att uppleva det så. Det är många andre styrmän som tycker att sjukvårdsansvaret är oroligt och stressande. Vissa kan till exempel ha svårt för att se blod.

När någon blir sjuk finns det ofta anhöriga som är mycket oroliga. Mitt i det akuta omhändertagandet måste den sjukvårdsansvariga även hantera dem. När det är ett barn som blivit sjukt kan det bli riktigt svårt.

– När små barn blir sjuka blir föräldrarna ofta rädda. Vid ett tillfälle hade ett litet barn fått hett kaffe på sig. Barnet skrek och mamman grät, det var en svår situation att hantera, berättar Johannes Ljung.

Vid ett tillfälle fick han en oväntad arbetsuppgift.

– En gång när vi hade tillkallat helikopter så ville helikopterpersonalen att jag skulle följa med till Kalmar. De behövde någon som kunde sitta bredvid patienten under färden. Det var trångt i helikoptern och jag kände mig väldigt otillräcklig.

## Passagerare hjälper till

*M/S Gotland* ligger vid kaj i Oskarshamn och besättningen ägnar sig åt underhåll. Majsolen lyser på den tomma planen vid terminalen men alla vet att det kommer se annorlunda ut om bara några veckor. Högsäsongen närmar sig för Destination Gotland och snart kommer färjorna vara fulla av bilar och semesterfirare.

Andre styrman Per-Johan Persson tar med mig upp på bryggan. *M/S Gotland* tar 1 650 passagerare och på sommaren är merparten turister som i många fall är barnfamiljer. När de kommer ombord har de kanske tillbringat timmar i varma bilar. Risken finns att några är rejält undervätskade och att andra, som har

Johannes Ljung är andre styrman på Destination Gotland och sjukvårdsansvarig ombord.



dålig hälsa, känner sig ganska medtagna. Om någon plötsligt insjuknar är det Per-Johan Persson som tillkallas. Han bekräftar den bild som kollegan Johannes har gett.

– Att ta hand om sjuka är en arbetsuppgift som jag aldrig kommer att känna mig helt trygg med. Även om jag har gått sjukvårdskursen så är jag ju utbildad för att arbeta som sjöbefäl.

Som sjukvårdsansvarig har han en veckolång utbildning i medical care och går en repetitionsutbildning vart femte år. Det är en kort utbildning för att lösa uppgiften när en passagerare hastigt har insjuknat.

– Bedömningar är jättesvårt. Om någon har ont i magen kan det vara magsår, en skadad mjälte eller något helt ofarligt. Det är inte lätt att veta och då är det tur att vi har bra uppbackning, säger Per-Johan Persson.

På Destination Gotlands båtar finns det ofta flera i besättningen som har utbildning i medical care. Det finns även en samaritgrupp ombord så en matros kan till exempel tillkallas för att ta hand om anhöriga.

Per-Johan Persson kan kontakta Tele Medical Assistent Service, TMAS, och få hjälp av en läkare. Destination Gotlands fartyg har aldrig längre än två timmar till närmsta hamn där en ambulans kan stå redo. Och om det är riktigt akut finns det helikoptrar i Stockholm och i Visby sommartid. Det sker 2–3 gånger per år att en helikopter måste tillkallas till någon av rederiets fyra passagerarfärjor.

Men på Destination Gotland finns den viktigaste resursen ofta bland passagerarna. När någon insjuknat efterlyser man alltid sjukvårdspersonal i högtalarna, och i många fall finns det en läkare eller sjuksköterska som kan hjälpa till.

– Det är en enorm trygghet. Jag har jobbat här i ett år och som tur är inte haft något allvarligt fall utan att det har funnits en läkare ombord.

### Välutrustade akuttväschor

I sjukhytten på *M/S Gotland* finns ett medicinskåp med förbandsmaterial och ett ganska magert innehåll av receptfria läkemedel. Eftersom fartyget aldrig har mer än två timmar till närmaste hamn omfattas man av bilaga D i Transportstyrelsens föreskrifter om sjukvård och apotek på fartyg (se faktaruta), så mer läkemedel än så behöver de formellt sett inte ha.

Per-Johan Persson är andre styrman på *M/S Gotland*.

– Jag kommer nog alltid att känna mig osäker när någon plötsligt blir sjuk. Det är ju inte det jag är utbildad till, det är inte min huvuduppgift, säger Per-Johan Persson.





På bryggan finns akutväskor med många läkemedel och utrustning för akut omhändertagande.

#### FAKTA M/S GOTLAND

M/S Gotland trafikerar sträckan Visby–Nynäs-hamn/Oskarshamn. Överfarten tar runt tre timmar.

Fartyget tar 1 650 passagerare och har 50–70 personer i besättningen beroende på säsong.

Eftersom M/S Gotland aldrig har mer än två timmar till närmaste hamn omfattas man av bilaga D i "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjukvård och apotek på fartyg", TSFS 2021:80. Utöver det finns krav kopplade till att man ibland har farligt gods ombord.

Eftersom man har passagerare ombord omfattas man även av § 12 i TSFS 2021:80 som lyder: "Ett passagerarfartyg ska medföra läkemedel och behandlingsutrustning för att nödvändig hjälp åt passagerare ska kunna ges vid olycksfall eller akuta sjukdomsfall. Sådana läkemedel och behandlingsutrustning ska bestämmas i samråd med en läkare".

Men i samma föreskrifter finns en paragraf som säger att "passagerarfartyg ska medföra läkemedel och behandlingsutrustning för att nödvändig hjälp åt passagerare ska kunna ges vid olycksfall eller akuta sjukdomsfall". För att se hur man utrustat sig för detta får man titta i tre akutväskor i form av ryggsäckar som ligger lättillgängliga på bryggan.

Där finns mycket utrustning för akut omhändertagande: Mätare för blodtryck, syresättning och blodsocker. Termometer och syrgas. Även en lång rad läkemedel: Smärtstillande, kortisonpiller, astma- och kärilkrampsmediciner och mycket mera. Det finns också två hjärtstartare utplacerade ombord.

Det är alltså bryggan som är utgångspunkten när någon har insjuknat, andre styrman kan snabbt ta en ryggsäck och skynda i väg.

– Med ryggsäckarna kan vi påbörja vård på plats men sedan vill vi helst få ner patienten i sjukhytten. Där kan den sjuke ligga utan att det finns en massa andra människor runt omkring, säger Per-Johan Persson.

#### Tätare repetitionsutbildning

Både han och Johannes Ljung skulle vilja få repetitionsutbildning i medical care oftare än vart femte år. Per-Johan Persson är kritisk till att utbildningens praktikdagar i sjukvården numera ofta ersätts med scenarioövningar.

”Det var lärorikt att se ambulanspersonalen arbeta med akutpatienter, de är bra på att möta människor och skapa förtroende.

– Jag förstår att syftet är att alla ska få samma utbildning. Praktiken är ju inte alltid så bra, men de gånger jag har fått följa med ambulanserna i Kalmar har varit mycket värdefulla. Det var lärorikt att se ambulanspersonalen arbeta med akutpatienter, de är bra på att möta människor och skapa förtroende.

Innan han kom till Destination Gotland arbetade han i tolv år på TT-line. Där har man mycket godstrafik och en annan typ av passagerare, många är medelålders män som kör lastbil. Vid ett tillfälle fick han erfara att man som sjukvårdsansvarig måste klara av att det inte alltid slutar lyckligt. Under en resa föll en man ihop vid frukostbordet. Trots många upplivningsförsök gick hans liv inte att rädda.

– Ambulansen väntade när vi kom till kaj. Då var jag lite tagen. Vi hade en debriefing ombord, men det som betydde mest för mig var att ambulanspersonalen tog sig tid att sitta ner och prata. De frågade vad vi hade gjort när mannen föll ihop, och det var väldigt skönt att de som professionella gav oss bekräftelse på att vi inte hade kunnat göra något mera. **JS**

# ”Vi skulle inte klara oss utan sjuksköterskorna”

På *M/S Viking Cinderella* finns alltid en sjuksköterska i tjänst som kan ge akutsjukvård till fartygets gäster och dessutom är en del av företagshälsovården. Allt fler äldre passagerare ställer högre krav på sjukvården ombord och sjuksköterskan har fått en viktigare roll. Inom kort ska man rekrytera ytterligare sjuksköterskor med ambitionen att alltid ha två ombord.

STOCKHOLM MAJ 2022

På Viking Line anställde man sin första sjuksköterska redan 1985 och i dag finns det sjuksköterskor ombord på alla fartyg utom ett. (Undantaget är *Rosella* som går mellan Kapellskär och Mariehamn). Behovet av att ha hög sjukvårdskompetens ombord har bara ökat med åren. Fartygen har blivit större, några av dem transporterar över en miljon människor per år. Bland de ofta ganska festglada passagerarna finns till exempel en växande grupp äldre.

– Det är fantastiskt att äldre och funktionshindrade har möjlighet att resa. Men de är skörare och det ställer stora krav på sjukvårdsresurserna ombord. I dag skulle vi inte klara oss utan sjuksköterskorna, säger Jan-Tore Thörnroos, befälhavare och fartygschef på *M/S Viking Cinderella*.

Han har lång erfarenhet och vet vad som kan hända. Några äldre personer har åkt buss hela dagen och när de kommer ombord går de till buffén, äter mer än de brukar och tar en snaps för mycket. På kvällen har de glömt att de är 85 år och tar ut svängarna på nattklubbens dansgolv. En av dem faller och behöver sys. Samtidigt visar det sig att en annan i sällskapet har glömt sina mediciner hemma. För tjänstgörande sjuksköterska är det rutin att lösa sådana problem.

## På plats inom minuter

Ibland händer det allvarigare saker. Om någon får en hjärtattack är först en fartygsvård och sedan sjuksköterskan på

plats inom några minuter. De har hjärtstartare med sig och i sjukhytten finns läkemedel i samma omfattning som i en ambulans. Ytterligare några minuter senare sänder de EKG till TMAS, Telemedical Maritime Assistance Service, för bedömning. En samaritgrupp kopplas in för att ta hand om de anhöriga. Samtidigt börjar sjöräddningscentralen JRCC planera för evakuering med hjälp av helikopter eller någon annan resurs som finns i närheten av fartyget.

– Jag har varit med om att vi har haft en helikopter på däck efter 15 minuter. Vi räddar ett tiotal liv per år och fartyg tack vara att vi har sjuksköterska och en organisation kring dem ombord, säger Jan-Tore Thörnroos.

## En liten vårdcentral

*M/S Viking Cinderella* har omkring 30 akuta evakueringar per år och fartyg, ofta med helikopter men ibland med lotsbåt, vägfärja, eller sjöräddningen. Men de akuta sjukvårdsinsatserna är bara en liten del av sjuksköterskornas arbete. Dagens kryssningspassagerare förväntar sig att de ska ha tillgång till sjukvård ombord även för icke-akuta problem. Därför har sjuksköterskan öppet vissa tider och fungerar som en liten vårdcentral.

En annan viktig arbetsuppgift handlar om personalens hälsa. Viking Lines sjuksköterskor fungerar som företagshälsovårdens förlängda arm och det är värdefullt att de finns närvarande på personalens arbetsplats.



Jan-Tore Thörnroos

FOTO VIKING LINE

– Vi är en spegelbild av samhället och det är en intensiv arbetstakt ombord. De psykosociala problemen har ökat liksom den psykiska ohälsan. Sjuksköterskorna arbetar förebyggande och är involverade i bland annat rehabiliteringar och omplaceringsutredningar, berättar Jan-Tore Thörnroos.

## Vill rekrytera ytterligare

På *M/S Cinderella* vill man nu rekrytera ytterligare sjuksköterskor så att det alltid finns två i tjänst ombord. Trots sjuksköterskebrist har de gott hopp om att hitta personer med rätt erfarenhet. Sjuksköterskorna jobbar ett-ett, till exempel en vecka jobb och en vecka ledigt och därutöver har de semester.

Jan-Tore Thörnroos ser satsningen på fler sjuksköterskor som helt nödvändig eftersom deras tjänster efterfrågas allt mer.

– Vi måste ha frisk personal och våra gäster måste känna sig trygga med att det alltid finns en hundraprocentig beredskap om någon skulle bli sjuk. **JS**

# Kändes rätt att spela för sjöfolk

GÖTEBORG APRIL 2022

Att gruppen kallar sig KAL känns logiskt med tanke på att bandmedlemmarna kommer från Göteborg.

– Vårt namn blev självklart med tanke på våra tre efternamn när vi bildades, framhåller Bosse Andersson. Vår basist under många år hette Malte Krook. Själv heter jag alltså Andersson och vår gitarrist, dragspelare med mera heter Christer Larsson. När Malte för något år sedan slutade fick vi en ny basist vars efternamn är Karlsson så namnet KAL fungerar lika bra fortfarande.

Musikaliskt kom Malte, Bosse och Christer från lite olika bakgrund. Christer Larsson, som växte upp i Herrljunga, började med att spela rock. Den tidigare varvsarbetaren Malte Krook provade i början av 1970-talet på att bli vissångare på heltid genom att uppträda på pubar i Göteborgsområdet. Han hade i princip tröttnat på publikens höga ljudnivå på pubarna när han mötte muraren, byggnadsingenjören och trubaduren Bosse Andersson. Det klickade mellan dem och tillsammans lyckades de med sina stämmor överrösta pubgästerna.

När de senare mötte Christer Larsson hos Visans Vänner på Kustens Hus i Göteborg klickade det på nytt. Duon Krook och Andersson blev, genom Larssons ankomst, trion KAL.


## Första genombrottet

– Vårt större publika genombrott kom med vår första LP Havets aktörer, berättar Bosse Andersson.

– Vi hade då träffat författarna Ove Allansson och Anders Wällhed och började tonsätta deras moderna sjömansvisor. När vi började spela för sjöfolk kändes det rätt från första början. Vi upplevde att vi hörde hemma hos den publiken och märkte att sjöfolket tog till sig sånger som Containerblues, På minnets redd, Fias sång och Gröt-Olle. Jag upplever att sjöfolk och musiker har mycket gemensamt, inte minst att våra yrkesval gör att vi långa tider är borta från våra familjer.

*Var det någon sång som blev speciellt populär?*

– Tveklöst måste jag då säga Du gamle maskinist. Folk som jobbade i maskin verkade känna igen sig i den texten. Låten är för övrigt den av våra sånger som är mest nedladdad på Spotify, svarar Bosse.



I snart 40 år har den, för det svenska sjöfolket, välbekanta musikgruppen KAL existerat. – Vi bildades 1983 och några år senare började vi möta sjöfolkspubliken. Det var i samband med att vi tonsatte författarna Ove Allansson och Anders Wällheds moderna sjömansvisor från samlingen Spökmatrosens sånger, berättar Bosse Andersson, en av KAL:s ursprungsmedlemmar.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON



– Hemmahamn med frusen vestibul hör också till de sånger som vår publik fortfarande alltid vill höra. Den låg till och med på Svensktoppen i några veckor.

Allanssons och Wällheds Spökmattrosens sånger var ett framgångsrikt försök att skapa mer moderna sjömansvisor, fjärran från de ofta mer romantiserade äldre sjömansvisorna. Samlingen ledde till ett mångårigt samarbete mellan KAL och de två författarna med bland annat båtturneur längs Västkusten.

Andra som KAL har samarbetat med är författaren Viveca Lärn, skådespelaren och författaren Kent Andersson och rikspolismannen Torbjörn Johansson.

Gruppen har även fått ett antal stipendier som Lasse Dahlquiststipendiet och Sjöfolksförbundets kulturpris.

### Uppskattar Evert Taube

*Tår ni med tanke på de realistiska och moderna texterna i Havets aktörer avstånd från äldre sjömansvisor?*

– Absolut inte, svarar Bosse Andersson. Jag uppskattar både Evert Taubes viskatt och Lasse Dahlquist. På skiva har vi tolkat både Evert Taube, Anders Wällheds Stigbergs-Lassedikter och Kent Anderssons texter. Dessutom har vi på engelska tolkat äldre arbetsvisor till sjöss, shanties, genom skivan Blow boys, Blow. Den CD:n spreds via ITF till sjöfolk runt om i världen.

Leende förklarar Bosse att han en dag fick ett telefonsamtal från en entusiastisk engelsk lyssnare.

– Han sa att han uppskattade skivan men avslutade med att fråga: 'Jag undrar bara, vilket språk sjunger ni på?'

Sant eller inte vet man aldrig riktigt vad gäller Bosse Andersson som på scen ibland är som den värsta stå-upparen.

### Alla inbokade jobb försvann

*Vad innebar pandemin för er i KAL?*

– Som för så många andra kulturarbetare att alla inbokade jobb försvann på en dag. Kalendern blev helt tom. Att idag åter möta en publik är fantastiskt men också lite skrämmande och ovant.

En kort tid innan pandemin hade Malte Krook valt att sluta i KAL. Han ersattes av basisten Janne Karlsson och den i Göteborg välkända blues- och vismusikern Leif Pedda Pedersen.

– Idag är vi alltså en kvartett istället för en trio plus att nyttillskotten har gjort att KAL:s medelålder har sänkts med åttskilliga år. På flera sätt känns det som

en nystart och en nytändning för oss, menar Bosse Andersson.

– Ove Allansson, som var en inbiten jazzentusiast, tyckte ibland att vi i KAL borde spela mer jazz och inte bara visor. Han hade säkert uppskattat att vår nya basist Janne Karlsson är ett välkänt namn i Göteborgs tradjazzvärld.

Alla intresserade av moderna och äldre sjömansvisor har för övrigt möjlighet att lyssna på KAL i Sjöfartsmontern vid bokmässan i Göteborg i september. Då är gruppen som vanligt husband i montern.

*Tror du att KAL kommer att fortsätta spela i många år till även om det kanske*

*inte blir en 60-årsturné som för Rolling Stones?*

– Nej knappast. Vi kör på så länge som vi orkar och inte minst så länge som vår bästa publik, sjöfolket, vill lyssna på oss. Först den bedrövlige pandemin och nu det förfärliga kriget i Ukraina har visat att det inte går att ta något för givet, anser Bosse Andersson.

– Musik har livet igenom varit något av det absolut viktigaste för mig. Att nästan hela mitt yrkesliv kunna leva på musik har varit fantastiskt även om det bidragit till att min lever säkert inte är i toppskick. **L J**

Från vänster Christer Larsson, Bosse Andersson och nya basisten Janne Karlsson.



# Research study: Medical care on board could be improved

More convenient medical equipment and modern medicines would mean better medical care on board and ease the work for the person responsible. The Swedish Transport Agency introduced new regulations last year, but they are still outdated. A research study shows that medical personnel should practise more often. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Emergency care of sick and injured people ashore has developed a lot in recent decades. Medical equipment has become easier to use and many medicines have been developed so that they can be given in a simpler way, such as using a nasal spray.

The research study indicates that these developments have not been introduced in the shipping industry, which is unfortunate because medical care on board has special conditions. On many ships it is the second mate who has had brief training in emergency medical care and is expected to intervene if someone falls ill. It is a difficult task that could be made far easier with the help of modern medical technology and medicine that is easy to give the patient.

## Outdated medicines

Anna Sjörs Dahlman, researcher at Chalmers and VTI, the Swedish National Road and Transport Research Institute, has analysed what needs must be met to provide good emergency care on board and provide doctors ashore with relevant information. Together with her research colleagues she wrote a report with suggestions for improvements.

At the time of writing the report, the Swedish Transport Agency regulations for what a ship's pharmacy should keep in stock had not changed since 2000. The list of medications was outdated and contained outdated drugs that were no longer manufactured. Many were unnecessarily difficult to administer and required an injection into the back of the patient's hand. The equipment required by the regulations was also outdated. Anna Sjörs Dahlman recommended that it should be supplemented with defibril-

lators, automatic blood pressure cuffs and pulse oximeters, which measure the oxygen saturation in the blood by attaching a clamp to the finger. These are examples of modern medical devices that are easy to use and provide information that may be important for the doctor ashore.

## Criticism still valid

Last year, the Swedish Transport Agency introduced new regulations on healthcare and pharmacies on ships, TSFS 2021:80.

"Unfortunately, most of the criticism we took up in the report is still valid. Overall, there have been no major changes compared to ships pharmacies in the past," says Anna Sjörs Dahlman.

A couple of obsolete medicines have been removed from the list, but there has been no modernization of how to administer medicines in the new regulations.

"There are still many medicines that must be given in the form of injections, even though there are alternatives that are much easier to give. For example, both moderate and severe pain can be treated with pain relief using a nasal spray or inhaler."

Nor are there any major changes in the regulations regarding equipment for treatment.

"Collars are still in the list of equipment even though they have not been recommended by Trauma Network Sweden since 2019. Defibrillators, pulse oximeters and automatic blood pressure monitors, which could all help onboard diagnostics and treatment, are not mentioned at all."

Anna Sjörs Dahlman is critical of the fact that the regulations are largely taken from the EU directive, which is a minimum requirement.

"It's a shame that they haven't taken the opportunity to drive development from

the Swedish perspective. With a thorough review and some modernization, it would be possible to provide much better conditions for good medical care on board and a better working environment for our seafarers," she says.

## More practice needed

The person responsible for medical care on board must have taken a course in medicine, including practice at an emergency department. A refresher course is then required every five years.

Previous studies have shown that many medical staff feel unsure about certain practical tasks, such as inserting an IV line or sewing a wound. Many find it a heavy responsibility to be the only person responsible for medical care on board. This study indicates that shipping companies, onboard employees and medical teachers think that refresher courses should be arranged more often, possibly every two years.


"Illness and accidents happen so rarely that you need to practise. In the same way that we work with fire drills, more medical exercises should be organized. For the person responsible for medical care, it is important to maintain the dexterity needed for different practical tasks," says Anna Sjörs Dahlman.

Ships now receive medical support anywhere in the world via TMAS, Telemedical Maritime Assistance Service. TMAS is staffed by those on-call at Sahlgrenska Hospital. Shipping companies are generally satisfied with TMAS, but they would like to see video calls included.

"On land, it may feel unnecessary to see a doctor on video, but at sea it could be vital to communicate images so that the doctor can see the injury and what equipment is available."

Anna Sjörs Dahlman's most important message to the authorities is: Update the regulations for ships pharmacies, for both medicines and medical equipment. She advises shipping companies to work according to their own needs and adapt the medical care on board to each ship.

This is a translation of the article  
on page 26-27.



									PARADIS SOM OCH OVIKTIGA			VÄRK I VISS BÅGE	AV- LOPPET	KLOCK- LJUD KNÖL	
									UPP- FRIS- KANDE						
									KUFISK FINLÄN- DARE			NAGEL- FÄRGAN- DE SOM EX			
									HASTA IVÄG		14/9 OLAG- LIGT RISAT			OTIDS- ENLIG	
									STE- KANDE SOL			MÄRKTE TILL- SLAG			
	GÖR NÅGOT OFTA BÄTTRE	UMEÅ- ORT SPA- NINGEN		SNÅLL MOT MILJÖN IRIDIUM		SAM- MAN- LÄNKAN		IDIS- SLAS LIMABO		FENO- MEN I HAVET					
	GÖRS SKÅLEN VID FEST- LIGHE- TEN PLUGG TYST			DRAB- BAD AV GASTRO- ENTERIT						PLA- NERAR RÄNKER			BEGYN- NANDE		KLARAR AV
						VIN- NANDE SERVE		SIST STRÖM- NING		AVSLUT PÅ BÖN MEDIE- YRKE					STAG- NERAS
	LITEN BÅT UT- LÖPARE			STOFF VID PROV- NING ON								LEVT	SKÄRM METALL- SLÖJD		REGN- FATTI- GARE
			SOM VI UT- NÄMNA												
	ER- SÄTT- NINGEN									TAKT- HÄLLA- RE VÄRD					
	OXUDE 79-22	SÖKAN- DE FÖRE- TAG		VISAR CIRKELN PÅ		INVADE- RAT PÅ LVIV- ÅKET									S Y R E
	DONE- RAR			DRYCK- EN FRÅN KAMELI- AVÅXT								PILAR IVÄG BJÖRN- LYAN			
	HUND- GRUPP FRÅN SVERIGE	OM- STOP- PAD						HEDEN- HÖS I TIDS- ASPEKT						KORT- NUMMER PÅ PICK- UP	
	STE- KEL			STOR- SJK- HUS		UT- TRYCK- TE	STUDE- RA LASER- DIS					NUVA- RANDE RUNE FLODIN			
	SKRÖP- LIG							ÅR UT- STICK- ANDE					VAT- TEN- DRAG		
	STÖDER LÄGEN- HETS- INNE- HAVARE														

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Septemberkrysset". Det går också bra att maila in din lösning till sjobefalen@sjobefal.se  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 27/9 2022. Vinnarna belönas med en trisslott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2022, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



### TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för åtta personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	6 000 kr*
17–53	3 500 kr*

\*inklusive städning



### SÄLEN

Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset är fullt möblerat, och sängutrustning (ej sänglinne och handdukar) finns för åtta personer.

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–53	2 500 kr



### STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck kommer inte att hyras ut längre utan kommer att användas för andra ändamål.



### IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta–tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–53	2 500 kr	3 000 kr

#### Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



**Sjöbefälsföreningen**  
– förening inom Saco

**Sjöbefälsföreningen – O**

**08-518 356 00**

**sbf@sjobefal.se**

**Verkställande direktör**

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

**Ombudsmän i Stockholm**

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

**Förbundsjurister i Stockholm**

Sandra Stens – 08-518 356 40

Alicia Krossling – 08-518 356 70

**Ombudsman i Göteborg**

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

**Ombudsman i Helsingborg**

Malin Persson – 08-518 356 66

**Redaktör/informatör**

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

**Medlemservice & Administration**

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

**Human Resources - bolagen**

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

**Ekonomi**

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

**Expeditionen i Stockholm**

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

**Expeditionen i Göteborg**

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

**Expeditionen i Helsingborg**

Sundstorget 2

252 21 Helsingborg

Telefon 08-518 356 66

## Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – [www.wavelink.se](http://www.wavelink.se)

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

■ *Akademikernas a-kassa* (AEA) 08-412 33 00

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

## BLI MEDLEM!

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit.

### AKTIVT MEDELSKAP

Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

Det är ett alternativ för svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Man har begränsat stöd mot motparten men i övrigt fullständiga medlemsrättigheter, inklusive rätten att teckna försäkringar och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

### PASSIVT MEDELSKAP

– man är inte yrkesaktiv till sjöss, därför att man är f d sjöfartsanställd som gått i land permanent eller pensionerats. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Avgift 180 kronor per år.

### STUDERANDEMEDELSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemsmöten med yttrande- och förslagsrätt
- Tidskriften Sjöbefälen med åtta nummer per år
- Annan skriftlig medlemsinformation; dock sänds viss information, som endast berör yrkesaktiva, ej hem till passiva och studerandemedlemmar.

För att bli medlem, gå in på

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

så skickar vi ett medlemsformulär!

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

Oscar Branje (kontaktperson)  
tel 0733-29 92 92, e-post oscarbranje@icloud.com

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

Daniel Almgren  
tel 070-7446986 e-post blidosundsklubben@sjobefal.se

**DESTINATION GOTLAND**

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77  
e-post dgklubben@sjobefal.se

**DFDS SEAWAYS**

Jonas Tunstad (kontaktperson)  
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com  
Niklas Öhrn (kontaktperson)  
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

**KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN**

Stefan Boye  
tel 0705 23 45 29 e-post klubbldjurgardsfarjan@sjobefal.se

**ECKERÖLINJEN**

Joakim Nordberg  
tel 00358 407 164 716, e-post eckeroklubben@sjobefal.se

**EUROVIK SHIPPING**

Per Ringbom (kontaktperson)  
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

**FINNLINES**

Fredrik Nylund  
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

**FLOATELKLUBBEN**

Patrik Sundqvist  
e-post floatelklubben@sjobefal.se

**FORSEA FERRIES**

John Borgman  
tel 070-77 55 845, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

Kenneth Toresson  
tel 010-123 80 36, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

**GOTA NETSS**

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)  
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Vakant

**LULEÅ BOGSERBÅT**

Conny Smedkvist (kontaktperson)  
tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portlulea.com

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

Charles Listam (kontaktperson)  
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

Christopher Nislander  
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

**RESSEL**

Niclas Jornèe  
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

Victor Söderlund (kontaktperson)  
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Håkan Björk (kontaktperson)  
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se  
Jesper Svensson (kontaktperson)  
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

**SJÖVÄGEN**

Daniel Nilsson  
tel 073-981 32 89, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**STENA LINE**

Mikael Johansson  
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

Stefan Boye  
tel 0705 23 45 29 e-post klubbldjurgardsfarjan@sjobefal.se

**STRÖMMA**

Thomas Ravalid (kontaktperson)  
tel 0733-99 90 56, e-post kaptentr@hotmail.com

**STYRSÖBOLAGET**

Linda Öhrbom  
Tel: 073-939 47 42, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Patrik Holgersson  
tel 0735-76 33 15, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

**SVITZER SVERIGE**

Daniel Magnusson (kontaktperson)  
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

**TALLINK SILJA**

Gretel Aronsson  
tel 0702-27 08 78, e-post siljaklubben@sjobefal.se

**TERNTANK**

Vakant

**TT-LINE**

Ricky Söderberg  
tel 073-730 54 66 e-post ttlineklubben@sjobefal.se

**WALLENIUS**

Vakant

**VENTRAFIKEN**

Michael Olsson  
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikkklubben@sjobefal.se

**VIKING LINE**

Oskar Fahlén  
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDVIVIS HAMN & LOGISTIK**

Daniel Berglund  
tel 0702-843434, e-post danielb83@hotmail.com

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

Per Ishøy (kontaktperson)  
tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

Jacob Leo  
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

Daniel Rylander  
tel 072-019 40 44, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**70% för 0 kr.**

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se) eller ring 077-579 00 90.



# Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingravert på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingravert. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



## Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 9 150:-  
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas  
i silver 990:-

## Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 5 950:-  
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas  
i silver 790:-

För vidare info och beställning se  
www.thim.nu Jan-Åke Thim,  
sjöingenjör.

# Sjöingenjörs- & sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med AB Sporrang erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:



**Sjökaptensringen**, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 199:-  
**Sjöingenjörsringen**, bredd 5 mm, 18 K guld à 7 498:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

# Sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptensringar till ett förmånligt pris. Ringarna finns i två olika varianter:



**18 K rödguld** à 14 310:-  
inkl porto.  
**18 K rödguld/vitguld**  
à 15750:- inkl porto.

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

# Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinfel, gå in på vår hemsida www.sjofbefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

## Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

## Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behövsprovat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

### LÖSNING TILL AUGUSTIKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 4/2022

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnarelottats ut:


Magnus Nilsson  
Göteborg

Kent Lögdberg  
Johanneshov

Matts Holmberg  
Kungälv

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!

			T	HÖG SÄTTET FRAKT- PRIS	K	GA	K	PROV- TRYCK LIDAN DE	SÄNG- SAM- LINGE	FÖROR- SÅGAS MASKA	
	KAN BEL PRÖVA MED STÅR- NOR-	<b>GRANTOPPAR</b>									
	HOTAL RÄSSEL LUREV	<b>ROPARISPA</b>									
	DIVIDE- RADE- FRIS DOBLE	<b>MANETERNÄM</b>									EN ASTRID FIGUR
	SOM EEM NYANS	<b>DELADELEK</b>								SPEL BATTERI TYP	
	MENINGE DAG ÄR SIV & TITE	<b>DÄNS</b>									
		<b>VINSTABJL</b>									
		<b>TÖNKU</b>								F.D. KILLAR	PLAGG L
		<b>EJKORREKTA</b>									
		<b>MÄHÄNNA</b>									
	LIMMAR EIV GRÅS- KOPPA	M	EN STE- NEW SE GLÅD IT	EJ AN- VÄNDR BÅR	DE ÅR RESKA LIGA				SPELLA OCH SLOSA	PENDYL- RISKA	MAN- OK- VÄXT
	SKUT OST AND- SÄGEL	<b>VÄLKOMNARSJÖMÄN</b>									
ÄRT	FÄGEL PECKA OCH RODD	<b>ÄRE FASANGASADVIK</b>									
MATTE- PAPP- TERTIA SVAR ATT LOGSKT PÖSFLA RI	EN MILJ BESOV NING PARSIS	<b>ÄRT LUSTGASSTEKA</b>									
IBÅND MÅKA ROMER	SERIE- STAD- BUSA- RESTRÖ	EVA IVER- SEN	KÄND YOKO	FIRAS 188 SCHACK KRYSS	BRÄCKA	<b>TALEN EN ELLÉN</b>					
		<b>IRRAJONELL</b>									
OR LOGS- PAPPY SOM BÄTTES ISS GROW- VIRKE	KRITH- SERKA	MISKA- DISKA- LISREH PÅ FILM	MEDERN JESUK SIFTE- RYNS	HALLA KULLA LJESQV- AIGLI	ACCEP- TERAS TVAL	<b>STUVSONALIERV</b>					
		<b>AMARANTITBOLLA</b>									
		<b>RÄDJÄSABESSINIE</b>								GRÖDDE 4922 SYRE	
		<b>ENE ANDÄRÄS</b>									

# ÖVA PÅ RIKTIGT I ÖPPET HAV

## GÖTEBORGS & STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder utbildningar som uppfyller alla krav och är anpassade för dig, som har valt havet som arbetsplats.

ÖMC är en ideell förening med över 20 års erfarenhet av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord. Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbudande till nytta för dig.

**BOKA ENKELT DIN STCW-KURS ONLINE**



ÖCKERÖ MARITIME CENTER  
ÖCKERÖ & RINDÖ | [WWW.OMC.NU](http://WWW.OMC.NU)