

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2019 ÅRGÅNG 8

TEMA

PSYKISK OHÄLSA OMBORD

VAD GÖR VI NÄR SJÖMANNEN GRÅTER?

REPORTAGE TRANSPORTSTYRELSEN
Sverige förbereder
sig för IMO:s kontroll

INTERVJU TORKEL SKARSGÅRD
Belönad nio gånger

KULTUR KVINNOBÅTARNA
Vi sitter alla i samma båt

Hur mår våra sjömän?

JUNI

I september 2015 presenterade Arbetsmiljöverket sin nya föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö. I denna föreskrift finns bland annat regler om arbetsbelastning, arbetstider och kränkande särbehandling. Det har även tidigare, i arbetsmiljölagen, funnits regler gällande den organisatoriska och sociala arbetsmiljön, men i den nya föreskriften har man samlat och förtydligat regelverket. Hela denna föreskrift trädde i kraft den 31 mars 2016 för samtliga i Sverige, utom för sjömän förstås. Ombord i fartyg gäller inte ens de allmänna föreskrifterna, de som gäller för alla andra i samhället.

Det är inte heller Arbetsmiljöverket som är tillsynsmyndighet, till sjöss är det i stället Transportstyrelsen som både utfärdar föreskrifter och har tillsynsansvaret. Kanske inget större fel i detta, men vårt bekymmer är att Transportstyrelsen ska skriva om och fundera på vilka regler som ska implementeras till sjöss. Detta är ett i mångt och mycket helt onödigt och dessutom mycket tidskrävande arbete, eftersom vi i princip omedelbart skulle kunna omfattas av samma regler som gäller iland. Ok, det är speciellt att arbeta till sjöss, men inte så speciellt att samtliga regler och föreskrifter måste omarbetas.

Temat i detta nummer av tidskriften handlar om psykisk ohälsa ombord. Om vi inte tidigare tagit upp detta ämne, så är det verkligen på tiden nu. Uppgifterna som kommer fram i artikeln är mycket allvarliga. Alla måste förstå att det nu är hög tid att ta itu med problemen handgripeligt. Vi har inte tid att vänta på resultat från forskningen för att finna de verkliga underliggande problemen med en vetenskaplig grund. Vi måste agera nu! Vi måste se hur våra sjö-

män verkligen mår och göra allt vi kan för att förbättra hälsan ombord!

Vi har idag fartyg med krympande besättningar, det blir allt färre personer ombord att kunna samtala med och därmed kunna ha det dagliga sociala snacket med. Efter work-ölen eller kvart i femman är ett minne blott till sjöss, men vi kan se att denna trend finns och till och med ökar iland. Det är numera inte ovanligt för landarbetare att ta några minuter med arbetskamraterna innan hemgången. Kanske något för sjöfartsbranschen att fundera på, ett alkoholfritt AW till sjöss innan eller efter maten. Problemet är väl att du får sitta ensam, vi får dessutom hela tiden höra nyheter om autonoma eller smarta fartyg med ännu färre personer ombord.

Tar branschen inte detta på allvar och gör något drastiskt så kommer vi att få ännu färre ungdomar som söker sig till sjöss. Det kommer inte att bli lätt att få ungdomar att bli intresserade av ett arbete till sjöss om nya rön dessutom visar att vi har stora problem med den psykosociala arbetsmiljön.

När vi ändå talar om social och psykosocial arbetsmiljö skulle jag åter vilja hänga ut Skatteverket. De använder sig av trakasserande och integritetskränkande metoder då de med kirurgisk precision granskar svenska sjömän som seglar under utländsk flagg. Frågan gäller huruvida dessa sjömän uppfyller 183-dagarsregeln i inkomstskattelagens kap 3 § 12 och kan erhålla sin nettolön. I princip samtliga som seglar under utlandsavtalet utsätts för denna kränkning. Då menar jag verkligen kränkning, eftersom en motsvarande person med ett arbete iland eller på ett svenskflaggat fartyg inte utsätts för denna särbehandling. Dessa sjömän får vänta länge och då leva i ovisshet, eftersom handläggningstiderna är långa innan de får sina skattebeslut.

Skatteverket har flyttat fram sina positioner och önskar uppenbarligen få ett avslut på denna speciella skatteregel. Nya tolkningar och rättsprocesser som drar ut ännu mer på tiden gör att många sjömän idag inte vet hur stor nettolönen är. Får jag en normal lön eller ska jag behöva skatta bort hälften av nettolönen? Och dessutom inte få några som helst sociala förmåner för detta eftersom lönen vare sig är pensions- eller sjuklönegrundande. Detta har gjort att flera hundra sjömän varit tvungna att avsluta sina anställningar enbart på grund av Skatteverkets agerande. Frågan är om inte Skatteverket genom detta agerande gör sig skyldiga till brott mot den sociala och psykosociala arbetsmiljön.



MIKAEL HUSS

4



sjöbefälen Nr 4

04 Nyheter

36 belönade på Belöningsdagen
Handelsflottan ökar
En arbetsmiljö i världsklass
Klubbar på konferens

12 Fackligt

Utredning: förändringar i LAS
Vice ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

14 Reportaget: Transportstyrelsen

I väntan på IMO

18 Intervjun: Torkel Skarsgård

Uppfinnarduon prisad igen

22 Tema: Psykisk ohälsa ombord

Vad gör vi när sjömannen gråter?
Ansvaret ligger på individen
Var tyst och lyssna!

30 Kultur/historia: Kvinnobåtarna

Vi sitter alla i samma båt

34 In English: Mental illness aboard

Be quiet and listen

14



30



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 8 Utgivningsdag 7 juni 2019

Ansvarig utgivare Mikael Huss

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 2019

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Foto PixArc från Pixabay

TS-kontrollerad upplaga 6 600 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**



36 arbetsbelönade på Belöningsdagen

De ombordanställda stod i centrum när Sjömanshusstiftelsen höll sin årliga belöningsceremoni i Göteborg. *M/T Tern Oceans* kreativa besättning fick ett särskilt hedersomnämmande för fyra belönade bidrag. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

GÖTEBORG MAJ 2019

M/T Tern Oceans besättning blev flerfaldigt applåderad under Sjömanshusstiftelsens belöningsdag för sin uppfinningsrikedom och sitt engagemang i arbetsmiljön och säkerheten ombord. De har konstruerat smarta verktyg, en vattentät uppsamlare av småkablar till motorerna och en specialdesignad koppling som underlättar bunkring av såväl bränsle som smörjolja och vatten. Utöver de enskilda belöningarna fick hela besättningen på *Tern Ocean* ett hedersomnämmande och 20 000 kronor till fartygets fritidskassa.

Men bland dagens totalt 36 arbetsbelönade fanns även ombordanställda från flera andra fartyg som utmärkte sig. En uppfinning som stack ut lite extra var en vagn som underlättar hanteringen av landgångar på *M/V Viking Orion*. Bakom idén stod fartygets tekniske chef, Peder Nilsson, som själv var på plats

under belöningsceremonin och berättade om sin uppfinning.

– Med den här vagnen räcker det med en person för att hantera landgångarna som väger flera hundra kilo styck, förr behövde vi vara fyra stycken, sa han. Vi har fortsatt att utveckla vagnen och nu senast bytte vi ut hjulen i stål mot kullager istället.

Andra belönade som deltog vid ceremonin, som hölls i Sjöräddningssällskapets lokaler i Långedrag, var *Silja Galaxys* lotsstyrman, Brian Winduch, och hans son, dataingenjören Patrick Winduch. Tillsammans har de utvecklat ett program för digital hantering och arkivering av de dokument som krävs inför fartygets avgång och ankomst. Numera ligger de checklistor som behövs förprogrammerade på en Windowstablett som är uppkopplad till rederiets server. Två år tog det för far och son att färdigställa programmet.

– Vi går i trafik 364 dagar om året och det blir sex papper om dagen som måste sparas i tre år så det här underlättar verkligen.

Nu håller vi på med nästa projekt som är att digitalisera skeppsdagboken, sa Brian Winduch.

Kan evakuera utan risk för brännskador

Två bidrag tilldelades den största belöningssumman på 30 000 kronor. Bakom det ena av bidragen stod Christer Menfors, befälhavare på *M/S Stena Vision*. Han har konstruerat ett system för att kyla ner fartygssidan i händelse av en brand. Idén fick han efter en bildäcksbrand på ett roro-fartyg för några år sedan när elden gjorde skrovsidan så het att man fick problem att sjösätta livbåtar och evakuera passagerare. Tack vare Christer Menfors är *Stena Visions* utrymningsstationer numera försedda med munstycken som vid behov kan kopplas till brandslangar. När vattnet flödar kyls fartygssidan ner och man kan evakuera utan risk för brännskador.

På temat träning och hälsa tilldelades Birka Stockholms ekonomibiträde, Simon Aristofanous Kullenberg, en belöning för sin egen version av *Biggest Loser*. Sari Sandell, fartygs huvudskyddsombud, var på plats och berömde hans insatser.

– Simon är en riktig eldsjäl som gör det här på sin lediga tid. Han är väl värd den här belöningen, sa hon.

Utöver arbetsbelöningarna presenterades även forskningsprojekt som Sjömanshusstiftelsen stödjer ekonomiskt. Bland dem en doktorsavhandling där specialistläkaren Helena Eriksson vid Sahlgrenska universitetssjukhuset i Göteborg, upptäckt att sjömän har en viss förhöjd risk att dö i hjärtinfarkt jämfört med andra svenskar.

The Lorén Turn

Stena Lines Jörgen Lorén visade hur han och bolaget under många år arbetat med sjösäkerhet och omhändertagande av människor som efter en olycka hamnat i vattnet eller i livbåtar. Hans engagemang har bland annat utmynnat i det numera internationellt vedertagna begreppet The Lorén Turn.

Innan belöningsceremonin avslutades hyllades också Sjömanshusstiftelsens avgående kanslichef Christer Nordling och kanslist Inger Örnquist med blommor och trumpetfanfar. Stiftelsens nye kanslichef, sjökapten Karl Karell, tillträder tjänsten i höst. **L S**

Fotnot: På sidan 18-19 kan du läsa en intervju med Torkel Skarsgård, som tillsammans med Jan Tigerstrand har skickat in förslag till stiftelsen i 11 år. De blev belönade för två olika förslag i år.

Belöningar utöver arbetsbelöningar

Hedersnämmande: *M/T Tern Ocean*, 20 000 kronor och diplom för att aktivt ha uppmuntrat besättningen att delta i Sjömanshusstiftelsens belöningsverksamhet.

Idrottsbelöning: Idrottsföreningen Dickson IF, 20 000 kronor för sina framgångsrika och populära aktiviteter.

Sjöräddningsbelöning: *M/V Fidelio*, 20 000 kronor till fritidskassan för att ha undsatt elva nödställda fiskare utanför Tunisien's kust.

Sjöräddningsbelöning: Matros Mattias Aronsson, 10 000 kronor och *S/S Storskär* med besättning, 10 000 kronor för att ha räddat en rullstolsburen man som rullat över kajkanten i Vaxholm.

Hedersbelöning: Sjökapten Benny Pettersson, 20 000 kronor för tillkomsten av det idag världsomspännande AIS-systemet

Litteraturpris: Eva Johansson, 20 000 kronor för sin bok *Släktforskning om sjömän*.

ELMIA NORDIC TRANSPORT INFRASTRUCTURE



Transporter är samhällets blodomlopp

Miljarder satsas för att utveckla den transportrelaterade infrastrukturen.

Vägen till ett hållbart och framtidssäkert transportsystem kräver punktinsatser och samverkan över transportslagsgränser.

Var med och bygg framtiden inom väg-, sjö-, järnvägs- och lufttransport på branschens nya mässa **Elmia Nordic Transport Infrastructure**.

8-10 oktober 2019

Parallellt arrangeras **Elmia Nordic Rail** en mässa om järnvägsteknik och spårburna transporter och **Elmia Nordic Future Transport Summit**, ett forum på strategisk nivå om transport, infrastruktur och samhällsbyggande.



elmia.se/nordictransportinfrastructure

Handelsflottan ökar

Den svenska handelsflottan ökade med 13 fartyg 2018, och visade på ett efterlängtat trendbrott. Detta enligt statistik från Trafikanalys. Trots det var det varje dag i genomsnitt 64 färre svenska medborgare ombord 2018 jämfört med 2017. TEXT JAN ÖSTLUND

STOCKHOLM MAJ 2019

Från 305 till 318 fartyg. Enligt den officiella statistiken från Trafikanalys som kom i maj ökade antalet handelsfartyg, på minst 100 brutto, under 2018 efter många år med nedgångar. 31 fartyg tillkom, varav 20 inregistreringar, åtta nybyggen och tre inköpta begagnade fartyg från utlandet. Samtidigt försvann 18 fartyg ur registret, nio avregistreringar, sju som registrerades ut och två som såldes till utlandet. Netto blev det en ökning med 13 fartyg eller fyra procent.

En stor del av förklaringen till ökningen av svenska fartyg ligger hos Sirius. I december förra året kunde företaget gå ut offentligt med att hela flottan kommit tillbaka till Sverige. Under hösten flaggade Sirius nämligen hem nio av sina tankers och tog in det nybyggda fartyget Saturnus i det svenska registret. Samma dag som företaget har stort 25-årsjubileum i hemmahamnen Donsö får Sjöbefälen kontakt med vd Jonas Backman. Han är på gott humör och stolt över att kunna fira med en helt svenskflaggad flotta och låta allmänheten gå ombord på nybygget *Mercurius* som togs in i det svenska registret i januari 2019.

Positivt för svenskt sjöfolk

Rederiet Furetank fullföljde planen som Sjöbefälen tidigare rapporterat om, att både flagga hem parallellregistrerade fartyg från Färöarna och ta in nybyggen till det svenska registret. Det blev sammanlagt sex produkt- och kemtankers, berättar Furetanks vd Lars Höglund för Sjöbefälen. Det har varit positivt för svenskt sjöfolk.

– Vi har anställt 20 svenska sjömän det senaste året i och med att vi har fått svensk flagg på fartygen, säger vd Lars Höglund.

Ett av Furetanks nybyggda fartyg som

fick svensk flagg – *Fure Vinga* – har sålts till utlandet 2019. Rederiet har också beställt ett fartyg för leverans 2020 och planerar att beställa ett till efter sommaren för leverans 2021. Också dessa planeras att föras in i det svenska registret och kommer att få svensk personal.

Politiken behöver vidta åtgärder

Från Svensk sjöfart ser man nu försiktigt positivt på framtiden för svenska fartyg.

– Jag är övertygad om att fler kommer flaggas in, säger vd Rikard Engström. Nu är det sakta på uppåtgående, med betoning på sakta. Vill man få ordentlig fart på inflaggningarna skulle politiken behöva vidta åtgärder för att göra det svenska registret ännu mer konkurrenskraftigt.

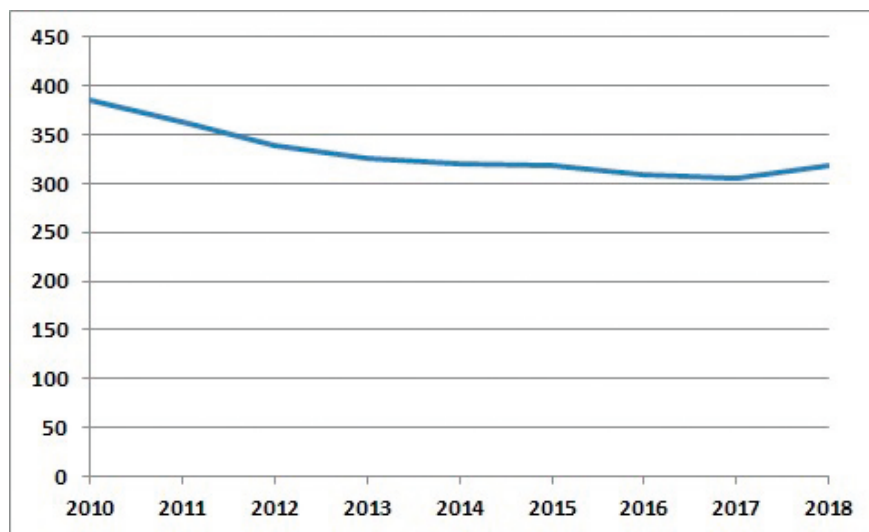
Enligt den officiella statistiken över sjö-dagar ombord, som bygger på Transportstyrelsens register av mönstringspliktig personal, tjänstgjorde i snitt 2 380 svenska medborgare varje dag under 2018. Då

avses ombordpersonal på svenskregistrerade handelsfartyg om minst 100 brutto. Det är en nedgång med 64 personer från året före, vilket är knappt tre procent, och en fortsättning på den nedåtgående trenden. En jämförelse fem år bakåt i tiden visar en nedgång med tio procent.

Bäst utveckling för befälhavare

Av yrkeskategorierna i statistiken var det befälhavare som hade den bästa utvecklingen under 2018. Då var i snitt 181 svenska befälhavare ombord vilket var en mer än 2017. Ekonomiföreståndare var oförändrat 105. Alla andra kategorier minskade. Styrmän minskade med sju, från 179 till 172. Maskinbefäl minskade ännu mer, med tio, från 202 till 192.

Även den utländska TAP-personalen minskade under 2018, i något snabbare takt än den svenska personalen. Andelen svenska medborgare av all personal ombord på svenskflaggade fartyg var 78 procent 2018. Det var en uppgång med en procentenhet på ett år och den högsta siffran så länge statistiken är jämförbar, vilket är sedan 2011. Personal på TAP-avtal var 30 procent 2011. Sedan dess har trenden för andelen utländsk personal varit fallande varje år, med något undantag, och 2018 utgjorde TAP-are 22 procent av personalen ombord på handelsfartygen i det svenska registret. **J Ö**



Svenskregistrerade fartyg om minst 100 brutto.

APROPÅ UTSLÄPP AV FARTYG VS FLYG:

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 - 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

En arbetsmiljö i världsklass

Organisationerna i samarbetet Vågrätt, som samlar de största aktörerna i sjöfartsbranschen, har skrivit på en gemensam avsiktsförklaring. Målen i avsiktsförklaringen är en arbetsmiljö i världsklass och en nollvision gällande trakasserier och kränkande särbehandling.

– Alla ska ha möjlighet att trivas ombord, säger Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss. *TEXT SOFI CEDERLÖF*

Sjöbefälsföreningen är en av organisationerna som ingår i samarbetet Vågrätt, och som nu har valt att skriva på avsiktsförklaringen. I den står bland annat att Vågrätt ska genomföra utbildningar, aktivt verka för att medarbetare och chefer samverkar inom branschen och verka för forskning och kunskaphöjande åtgärder.

– Det är viktigt att driva dessa frågor och få till en förändring. Det är en tillräcklig utmaning att föra fram ett fartyg utan att behöva oroa sig för att bli illa behandlad av sina kollegor. Vi jobbar så tätt in på varandra till sjöss. I slutändan är det en

säkerhetsrisk om samarbetet inte fungerar bra, säger Mikael Huss.

Vågrätt startade 2018 och genom samarbetet arbetar organisationerna bland annat med att informera och sprida kunskap om likabehandling. Fyra olika delprojekt har prioriterats i ett första skede för att driva arbetet framåt; en branschövergripande avsiktsförklaring, öppna workshops och seminarier, möjliggöra för utbildning av kränkande särbehandling och trakasserier inom Basic Safety-utbildning och samla in de bästa metoderna för förebyggande arbete.

– Avsiktsförklaringen är inte bara ett papper som man ska hänga på väggen. Det är en plan som ska följas och något vi ska jobba med för att nå ett resultat för att få den bästa arbetsmiljön, säger Mikael Huss. **SC**

I avsiktsförklaringen skriver aktörerna i samarbetet att de, utöver lagkraven, ska:

Genomföra utbildningar och kurser med syfte att skapa en god arbetsmiljö, samt systematiskt följa upp utbildningsinsatser.

1. Långsiktigt delta i det branschöverskridande arbetet som går under namnet Vågrätt.
2. Tydligt ta ställning för att social hållbarhet är en nyckel till framgång.
3. Aktivt verka för att medarbetare och chefer samverkar inom branschen enligt avsiktsförklaringen.
4. Verka för forskning och kunskaphöjande åtgärder inom syftet för avsiktsförklaringen.
5. Dela med sig av goda exempel och erfarenheter som bedrivits inom området.






PRISAD HANDBOK

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus Litteraturpris 2019 tilldelas Eva Johansson, som skrivit vår handbok Släktforska om Sjöfolk.

Prisutdelningen sker i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus monter på bokmässan i Göteborg den 27 september.



För att fira utmärkelsen erbjuder vi **50 kr rabatt** på handboken Släktforska om sjöfolk i Rötterbokhandeln. Ange rabattkoden **SJOFOLK**.

www.rotterbokhandeln.se

Rötterbokhandeln – för dig som släktforskar





Från norr till söder för er säkerhets skull

- Gummi & ribbåtsreparationer
- Serviceavtal
- Mob-båtar
- Livflottar
- Hyresavtal

- Service & Försäljning
- Överlevnadsdräkter
- Nödsignaler
- Flytvästar



ekensnaval.com
magnus@ekensnaval.com
Tumstocksvägen 12
187 66 TÅBY
Tel 08-630 92 66
Fax 08-630 92 88

norrkustmarina.se
kent@norrkustmarina.se
Kaphusvägen 20
952 95 BÅTSKÅRSNÄS
Tel 0923-67 02 72
Fax 0923-67 02 92

Dags att nominera till kongressombud!

Känner du någon som vill vara med och påverka vad Sjöbefälsföreningen ska arbeta med i framtiden och vilka frågor som ska prioriteras? Eller är det kanske du själv som vill engagera dig? Då ska du nominera till kongressombud!

I juni nästa år är det dags för Sjöbefälsföreningens kongress. Här beslutas en rad viktiga frågor, som vilka frågor som föreningen ska driva, föreningens budget, eventuella stadgeändringar, och så vidare. Dessutom är det ett bra tillfälle att träffa kollegor från andra rederier och att lära sig mer om hur facket fungerar. De som fattar alla beslut under kongressen är de 35 kongressombuden. Vilka de blir kommer att avgöras i ett elektroniskt kongressval som kommer att hållas i höst. Men redan nu är det dags att nominera kandidater till kongressombuden.

Så har du en kollega du vill nominera, eller vill du nominera dig själv? Skicka ett mail till valberedningen@sjobefal.se med namn, rederi och kontaktuppgifter till personen du nominerar. Observera att personen måste vara tillfrågad och aktiv eller interaktiv medlem.

Österman ny ordförande i granskningsgrupp

Cecilia Österman utses till ordförande i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus granskningsgrupp. Cecilia Österman är arbetsmiljöingenjör och har ett mångårigt engagemang för sjöfartens arbetsmiljö. Cecilia har under arbetet med Belöning 2019 ingått i Granskningsgruppen som ordinarie ledamot. Hon ersätter Karl Karell som har fått jobbet som ny kanslichef på Sjömanshusstiftelsen och tillträder den 1 oktober.

Ressel vann mot landstinget

Ressel rederi har vunnit över Stockholms läns landsting i hovrätten och får över en miljon i skadestånd och rättegångskostnader. Det skriver tidningen Skärgården.

Målet gällde skärgårdsupphandlingen där landstinget valde att ta in Blidösunsbolaget istället för att förlänga avtalet med Ressel rederi, när upphandlingen överklagades och avtalen inte var på plats i tid till trafikstart. Men hovrätten menar att landstinget istället skulle ha förlängt avtalet med Ressel rederi.

– Det hade såklart varit bättre om vi hade sluppit det och fått tilldelningen direkt. Men vi är glada och nöjda, säger vd Ulla Ressel, till tidningen Skärgården.

– Ressel har vunnit helt och hållet. Landstinget hade kunnat förlänga vårt avtal och det var inte så förtvivlat bråttom som man ville göra gällande. Vi hade yrkat på en miljon och vi fick 800 000 samt ersättning för kostnaderna för förvaltningsrätten, säger advokat Jan Stålhandske, Ressel Rederis ombud, till tidningen Skärgården.



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

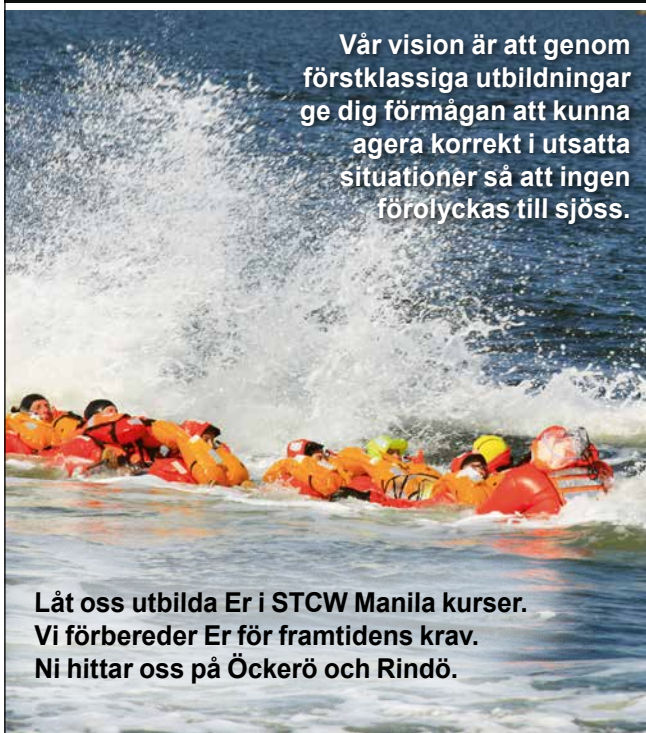
- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje och Nynäshamn.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs och föreningsverksamhet

Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Öckerö Maritime Center

Vår vision är att genom förstklassiga utbildningar ge dig förmågan att kunna agera korrekt i utsatta situationer så att ingen förolyckas till sjöss.



**Låt oss utbilda Er i STCW Manila kurser.
Vi förbereder Er för framtidens krav.
Ni hittar oss på Öckerö och Rindö.**

www.sjosakerhet.nu Tel 031-97 65 90



Therese Vikström och Sandro Chiesi från Stena pratade om kränkande särbehandling.



Kursen var populär och många önskade att den blir permanent.

Konferens för klubbar

Hur man som chef hanterar sexuella trakasserier och kränkande särbehandling. Och hur man som klubb hanterar de nya reglerna i och med GDPR. Det var temat för klubbkonferensen som Sjöbefälsföreningen höll i maj. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

Det var fullsatt när Sandro Chiesi, klubbordförande i Stenaklubben, och Therese Vikström från HR-avdelningen på Stena Line, körde igång sin berömda kurs i hur man som chef ska göra när man får reda på att någon av ens medarbetare utsatts för sexuella trakasserier eller

kränkande särbehandling. Efter en genomgång i vad lagen säger och vad begreppen innebär fick deltagarna testa på att spela chef, utsatt och observatör i tre olika fiktiva case.

Dag 2 blev det GDPR för klubbar, där föreningens jurist Mats Johansson gick

igenom hur viktigt det är att klubbarna hanterar medlemmarnas personuppgifter på rätt sätt.

Konferensen avslutades med diskussion i smågrupper om klubbarbete i allmänhet, där alla kunde utbyta erfarenheter. Konferensen var väldigt populär och många av deltagarna önskade att den blev permanent en gång per år.

Fotnot: Läs mer om hur du som chef hanterar sexuella trakasserier och kränkande särbehandling i ett kommande nummer av Sjöbefälen.

DSM19
Donsö Shipping Meet

A unique event with shipping at heart

September 3-4. See you there!

Information and sign up: www.dsm19.com

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Prisad besättning på M/T Evinco

Fjolårets hedersomnämning gick till Donsötanks M/T Evinco efter att fartyget tilldelats hela sex arbetsbelöningar. Rederiets vd, Ingvar Lorensen, säger att han är både stolt och glad över utmärkelsen.

I Sjömanshusstiftelsens belöningsfolder 2018 finns sex olika bidrag från tankfartyget M/T Evinco. För den kreativiteten fick besättningen motta ett hedersomnämning och 20 000 kronor vid fjolårets belöningsdag i Stockholm. Både manskap och befäl på Evinco har varit engagerade och bland bidragen finns exempelvis en plattform som ska förhindra fall över bord vid ombord- och avstigning och en förbättrad ventilation i bränsletankarna för snabbare utdrivning av farliga bränsleångor inför inspektion eller rengöring.

– Att man håller på med sådana här uppfinningar tyder på riskmedvetenhet och ett högt säkerhetstänkande. Det är precis så som vi och våra lastägare, oljebolagen, vill att besättningarna ska jobba och jag är både glad och stolt över det de åstadkommer ombord, säger Ingvar Lorensen.

”Sådana här uppfinningar tyder på riskmedvetenhet och ett högt säkerhetstänkande”

Rederiets safetymanager, Daniel Olsson, jobbar med kvalitets-säkring och säkerhetsfrågor på fartygen. Han tror att flera faktorer ligger bakom att Evinco utmärker sig bland de belönade. Bland annat nämner han att besättningen varit stabil i flera år och att det är ett sammansvetsat gäng som jobbar bra tillsammans. Han tror också att drivet från befälen påverkat liksom att det är en bra sammansättning av folk som inspirerar varandra och skapar en kreativ miljö. Att besättningen är så aktiv och tänker på säkerhet och arbetsmiljö är något som gynnar hela rederiet, säger han.



Rederiet berättar att personalomsättningen på M/T Evinco är låg och att många i besättningen har jobbat flera år tillsammans. Fotograf: Däckselev Joachim Byström.

– Målet med mycket av det vi gör är att besättningarna ska vara engagerade och det här är ett bevis på att de faktiskt är det. Vi uppskattar väldigt mycket det de gör.

Daniel Olsson berättar att man från det familjeägda rederiets sida strävar efter att bygga upp en kultur i bolaget med korta beslutsvägar och platt hierarki, både mellan manskap och befäl och mellan fartyg och land.

– Vi tror att det skapar ett öppnare klimat och en bra dialog utan en massa hysch hysch. Från rederiet besöker vi fartygen tre gånger om året, minst, och jag pratar med befälhavarna flera gånger i veckan. Dessutom har våra tekniker inne på rederiet kvar sina behörigheter och är ibland ute på båtarna och jobbar.

Rederiledningen strävar också efter att engagera ombord-personalen i olika projekt, berättar Daniel Olsson.

– Vi försöker involvera befälen när vi ska ta fram nya procedurer för fartygen, vid nybyggen eller inför audits. Det här är ett sätt att arbeta som passar oss bra.



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2020

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2019.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.

Utredning: förändringar i LAS

Regeringen har tillsatt en utredning som ska föreslå, ur ett arbetstagarperspektiv, försämringar i LAS. Nu måste facken bevaka sina intressen! Juristen Stig Gustafsson förklarar vad utredningen handlar om.

I enlighet med januari-överenskommelsen mellan regeringen, Centern och Liberalerna har regeringen i dagarna tillsatt en särskild utredare som ska föreslå "hur arbetsrätten kan moderniseras och anpassas efter dagens arbetsmarknad samtidigt som en grundläggande balans mellan arbetsmarknadens parter upprätthålls".

Utredningen består av fyra deluppdrag:

1. Utarbета förslag för tydligt utökade undantag från turordningsreglerna (sist in, först ut vid uppsägningar).
 2. Utarbета förslag för att stärka arbetsgivarens ansvar för kompetensutveckling och anställdas omställningsförmåga inom ramen för anställningen vid personalneddragningar.
 3. Utarbета förslag som, särskilt för mindre företag, innebär lägre kostnader för uppsägningar samtidigt som rättssäkerhet och skydd mot godtycke upprätthålls.
 4. Överväga lagförslag för att skapa en bättre balans i anställningsskyddet för personal med olika anställningsvillkor.
- Punkt 3 innebär i klartext att det ska bli billigare att säga upp personal, bland annat ska en arbetsgivare slipa betala lön under den tid som en tvist om uppsägning pågår. Regeln att arbetsgivaren är skyldig att betala lön under den tid som tvist pågår har, tillsammans med bestä-

melsen om saklig grund, hittills ansetts så helig att den är en av de få som är tvingande i lagen, det vill säga som inte kan avtalas bort genom kollektivavtal. Bestämmelsen om saklig grund ska dock finnas kvar.

Direktiven innehåller även en slags brasklapp: "Om parterna når en överenskommelse om hur LAS ska reformeras på ett sätt som ger ökad flexibilitet ska regeringen istället lägga förslag i linje med parternas överenskommelse. I annat fall genomförs utredningens förslag."

Turordningsreglerna centrala

Den centrala punkten i direktiven är frågan om turordningsreglerna och särskilt reglerna om utformningen av turordningskretsar. När det gäller turordningsreglerna ska utredningen:

1. Redogöra för hur turordningsreglerna tillämpas idag med beaktande av kollektivavtalslösningarna på arbetsmarknaden.
2. Beskriva behoven av ökad flexibilitet på arbetsmarknaden och i arbetsrättslagstiftningen och då särskilt analysera de mindre företagens behov.
3. Beskriva hur undantagen från turordningsreglerna kan utökas för att öka arbetsgivarnas flexibilitet och undersöka olika alternativ för detta.
4. Utarbета lagförslag för tydligt utökade

undantag från turordningsreglerna i anställningsskyddslagen. Ord och inga visor! Nu gäller det att hålla i hatten!

Arbetsgivarna har fått gehör

För de fackliga organisationerna stundar svåra övervägningar – vad kan man till nöds acceptera och vad kan man kompromissa om? Som framgår lutar direktiven starkt åt arbetsgivarsidan – de har fått gehör för flera av sina krav. Förklaringen till detta är givetvis att det nu i större utsträckning än tidigare har varit en kohandel mellan politiska partier.

När det gäller turordningsreglerna har man i så gott som alla branscher träffat kollektivavtalslösningar. Utredaren ska beakta eventuella konsekvenser för dessa kollektivavtal. Fackets rätt att förhandla om turordningen vid arbetsbristupsägningar ska dock fortsatt finnas kvar.

Till sin hjälp ska utredaren ha en expertgrupp med ekonomer(!) samt en referensgrupp där arbetsmarknadens parter och små och medelstora företag kommer att vara representerade. Expertgruppen med ekonomer är en intressant innovation i utredningssammanhang när det gäller arbetsrätt och det ska bli intressant att se vilket inflytande den ska få på den nya lagstiftningen. Desto viktigare blir det för facket att bevaka sina intressen. Det finns all anledning att återkomma till denna utredning under arbetets gång.

Utredaren ska redovisa sina förslag senast den 31 maj 2020 vilket innebär att eventuella ändringar i LAS kan träda i kraft tidigast 2021. **SG**



Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin

Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

Vice ordförande har ordet

Vi har de senaste åren kunnat läsa och höra i media om attacker mot bland annat LAS från arbetsgivarhåll och det lobbats intensivt mot våra politiker för att få en uppmjukning av dessa lagar och regler. I klartext vill arbetsgivarsidan ha hela bestämmanderätten över sina anställda. En del av politikerna tycker också att man skall gå in och peta i dessa lagar, politiker i gemen tycker om arbetsgivare. Det gör deras jobb så mycket lättare. Och med benäget stöd och minne så agerar arbetsgivarsidan allt mer kraftfullt mot löntagarsidan vid konflikter.

Så gör inget misstag därvidlag, arbetsgivare tycker om oorganiserad arbetskraft. De är mycket lättare att lägga av vid behov.

Vi har också fått smaka på det här i vår bransch. Vid en jämförande diskussion har det visat sig att approachen från rederierna har blivit mycket tuffare mot den enskilda arbetstagaren. Under senare tid har det förekommit ärenden som sätter strålkastarljuset på frågan om hur du som arbetstagare borde ha rätt att bli behandlad i mötet med arbetsgivaren.

Trots att arbetsmiljölagstiftningen skall gälla på alla arbetsplatser i Sverige så är det inte riktigt så. Förutsättningarna för en god arbetsmiljö är sämre till sjöss. Det finns flera skäl till detta, ett är en omodern lagstiftning, ett annat är att det finns brister i Transportstyrelsens tillsynsansvar. Det vore bra om Arbetsmiljöverket skulle få ansvara även för arbetsmiljön ombord. Här finns det ett angeläget uppdrag för politikerna att rätta till detta förhållande.

Jag har plötsligt blivit delägare i en motorbåt. Den är sju meter lång med täckt fördäck, styrhytt och 2-cylindrig motor på 33 hästkrafter. Den kommer att bli perfekt för fiske och andra resor i skärgården. Det kom lite plötsligt men det begärda priset var sådant att det blev svårt att tacka nej. Just nu står den på sin trailer med propellern borttagen för en tur till smeden för att putsa till kanterna på bladen, sjösättning blir om några dagar när allt är kollat och fixat.

Vi ska på hundutställning med Taxi nästa helg. Nu skall han putsas och fejas så får vi se vad bedömningen blir. Han deltar i gruppen unghundar så bedömningen är mer riktgivande än för en färdigväxt hund. Om inte annat så blir det skojigt att få se Taxis syskon.

Iövrigt har vi haft en bråd tid ombord. Alla tilltänkta sommararbetare har varit ombord och visat vad de kan. Det är en stor apparat att dra igång varje säsong, allt från rekryteringen under vintern, sedan läkarundersökning och drogtest, till att de kommer ombord, de flesta för första gången i sitt liv. Sen får de utvalda sitt schema och de mindre lyckliga får ett exitsamtal och kanske ett välkommen om något år när du kan lite mer. Det är mycket arbete med att få igång en enda sommarfågel, hela processen med aklimatisering ombord, besök hos personalpursern och crewoptimisern, att lära sig hitta i fartyget, att delta i säkerhetsföreläsningar av safetyofficer och gå på kurs för att erhålla de nödvändiga certifikaten, att förstå vad ett befattningsnummer innebär och varför det är viktigt att delta i säkerhetsövningarna som hålls ombord. Så det kan vara något att tänka på, hur vi bemöter våra nya kollegor, förmodligen är de inte lika vana som vi vid jargongen ombord.



JAN HÄGGBLOM



Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: sjobefalen@sjobefal.se

Hej,

Jag har en, eller rättare sagt två, frågor. Jag har erbjudits en högre befattning i mitt rederi och nu undrar jag om de kan tvinga mig att sälja min semester innan jag går på den nya befattningen (1 juli)? Jag mönstrar upp till överstyrmann från 2:e.

Jag undrar också, när måste rederiet senast ge mig besked om den semester jag faktiskt redan har sökt i år?

Hej!

Inleder naturligtvis med att gratulera till din befordran! Grundregeln är att du skall få ta med dig din semester till den nya befattningen. Praxis är att all intjänad ledighet också skall tas ut i ledighet och inte kontantersättas och då i synnerhet vad gäller semester. Arbetsgivaren skall lämna dig besked om semesterns förläggning senast två månader före semesterledighetens början.

Dessa två frågor regleras för övrigt i semesterlagen och inte kollektivavtalet. Men då avvikelser kan göras från vissa paragrafer i semesterlagen, och då i sina delar, kan vi inte utesluta att ert rederi har några lokala avtal med vissa avvikelser från vad som nu sagts, därför så föreslår jag att du kontaktar oss för att utröna detta.

Kontakta oss gärna så snart som möjligt då det nu inte är lång tid kvar till huvudsemesterperioden inleds.

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

I väntan på IMO



Nästa år ska FN:s sjösäkerhetsorgan, IMO, granska styrningen av svensk sjöfart. Förberedelserna i Sverige är i full gång, men trots god framförhållning finns svagheter som kan komma att kritiseras. Det säger Dan Sarenius på Transportstyrelsen som själv är IMO-revisor och har deltagit vid ett stort antal inspektioner runt om i världen. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PRIVAT

NORRKÖPING APRIL 2019

Bland sina många utlandsuppdrag för IMO:s räkning finns det några stycken som Dan Sarenius minns särskilt väl och med blandade känslor. Ett sådant tillfälle var en inspektion i Indien för några år sedan då han som delegationsledare vaknade upp en morgon till braskande rubriker i indisk press om hur han dömt ut hela den inhemska administrationen.

– Det stämde inte alls, men det blev ett stort mediepådrag och det var rätt obehagligt. Det visade sig vara en före detta anställd vid det indiska Sjöfartsverket som var missnöjd med sin tidigare arbetsgivare och ville hämnas, berättar han.

Nu är det Sveriges tur att inspekteras av IMO, International maritime organization, och den här gången ansvarar Dan Sarenius för förberedelserna på hemmaplan. Nio år har passerat sedan Sverige granskades förra gången och i juni nästa år är det dags igen.

– Vi har kontaktat alla myndigheter och infrastrukturdepartementet och informerat om vad som kommer att hända, säger han. Under året ska vi att åka ut och ge introduktionsutbildningar till dem som vill, men jag tror inte att det kommer vara några problem. Vi är på hugget.

Fast det betyder inte nödvändigtvis att Sverige kommer att klara revisionen utan brister. Mängder av dokument och rutiner ska granskas av IMO och att från svensk sida gå igenom varje område i detalj är inte praktiskt möjligt.

– Vi kanske fokuserar på vissa områden medan IMO väljer att titta på något helt annat. Men om de hjälper oss att upptäcka något som vi själva har missat är det bara bra. Det är så man ska se de här revisionerna, som ett stöd i det egna arbetet och en möjlighet att bli ännu bättre.

Kontroll av klassningssällskapen

Under en revision granskas fyra huvudområden: Lagstiftning, flaggstat, kuststat och hamnstat. Granskningsgruppen tittar på sådant som hur väl landet lyckas införa internationella konventioner i nationell lagstiftning, hur kontrollen av inhemska och utländska fartyg fungerar liksom hur efterlevnaden av lagar och regler följs upp. Dan Sarenius berättar att det mest omfattande av de fyra bedömningsområdena är det om flaggstaten.

– Där tittar man på hur landet skapar och inför föreskrifter, hur klassningssäll-



Öppningsmöte i Qatar.



Dan Sarenius på inspektion i Georgien.

skapen kontrolleras och hur man utövar makt över fartyg och sjömän. Som flaggstat måste man kunna visa att man har bra system för att utfärda certifikat, men också för att dra in dem när det är befogat.

Ett av de områden som Dan Sarenius bedömer som intressant är kontrollen av klassningssällskapen. Han konstaterar att myndighetens delegering till klassen genomfördes snabbt när beslutet väl hade fattats och att systemet ännu inte är helt vattentätt.

– När det gäller Transportstyrelsens kontroll av klassningssällskapen finns det frågor som vi fortfarande jobbar med. Nu har det dessutom gått några år sedan delegeringen genomfördes och vi på myndigheten har kanske börjat anställa inspektörer som själva inte varit med och gjort besiktningar tidigare och som behöver få rätt utbildning för uppdraget.

Ett annat område där Dan Sarenius tror

FAKTA

Dan Sarenius är sjökaptan och jobbade under flera år inom Johnson-rederierna och därefter hos Silja Line. År 1995 började han som inspektör på Sjöfartsinspektionen. 2003 utbildade han sig till IMO-revisor och har sedan dess deltagit i 14 revisioner runt om i världen. Han utbildar även nya IMO-revisorer och stödjer länder som behöver hjälp att bygga upp sin sjöfart. Till vardags är han inspektör på Transportstyrelsen.

att Sverige kan få synpunkter handlar om personalsituationen för de statligt anställda inspektörerna. Sedan delegeringen till klassen genomfördes har antalet inspektörer i myndigheten mer än halverats och risken finns att IMO bedömer dagens bemanning som otillräcklig.

– Idag är vi fyra inspektörer i Malmö, fem i Göteborg och sex i Stockholm men

På plats i Phnom Penh hjälper Dan Sarenius till inför en audit i Kambodja.



Dan Sarenius är väl insatt i IMO:s granskningsarbete. Han var själv en av de första att utbildas till revisor 2003 när systemet med kontroller av medlemsstater infördes. Sedan dess har han deltagit i revisioner av allt från stora sjöfartsnationer som England och Indien till betydligt mindre flaggstater som Litauen och Azerbajdzjan. Numera arbetar han också med att utbilda nya revisorer på uppdrag av IMO och genomför stöd- och utbildningsresor till länder som behöver hjälp att utveckla styrningen och kontrollen av den inhemska sjöfarten. Vissa länder har ett större behov än andra av stöttning och ibland måste strukturer byggas upp ända från grunden. Men det positiva, säger Dan Sarenius, är att det han och hans IMO-kollegor gör faktiskt leder till reella förbättringar.

– Förra året var vi i Kambodja. Där hade Pol Pot tagit död på nästan hela deras sjöfartsverk och sjöfarten sköttes av ett företag i Sydkorea som man inte hade någon som helst kontroll över. Vi sa åt dem att agera mot bolaget och ta hand om sjöfarten själva och nyligen kom ett mejl om att de hade gjort just det.

Alla behandlas lika

Förutsättningarna för att bedriva sjöfart varierar kraftigt mellan IMO:s medlemsländer, men det är ingenting som tas hänsyn till under revisionerna. Alla flaggstater behandlas lika och bedöms utifrån samma premisser, oavsett om det handlar om små örken där en ensam inspektör bokstavligen springer mellan flygplatsen och hamnen eller om det är en gigantisk sjöfartsnation med egen sjöfartsminister.

– IMO ställer samma krav på alla, men för vissa nationer är det väldigt svårt att leva upp till regelverket. När vi exempelvis var i Saint Kitts och Nevis hade de en enda jurist som skötte alltifrån sjöfart till vägtrafik. I Mongoliet finns det knappt ett sjöfartsverk över huvud taget trots att man har ganska många båtar. Där drivs sjöfarten istället av en byrå i Singapore.

Efter en revision lämnas ett protokoll till den granskade staten med de punkter som arbetsgruppen noterat. Om det finns brister som behöver åtgärdas ska flaggstaten återkomma med en handlingsplan inom 90 dagar där man beskriver hur problemen är tänkta att omhändertas.

– IMO gör en bedömning om man anser att åtgärderna är rimliga och tillräckliga. I extrema fall, där det rör sig om väldigt många brister, kan IMO besluta



Färdigutbildade revisorer på den västindiska ön Dominica.

för bara fem, sex år sedan var vi det tredubbla. Samtidigt har vi 82 färjor som går på Sverige som ska inspekteras. Vi har också en åldersstruktur bland inspektörerna som gör att 60 till 70 procent kommer att gå i pension inom några år. IMO kan komma att begära en handlingsplan för hur vi ska lösa det, säger Dan Sarenius.

Samarbetet mellan myndigheter

Ytterligare ett potentiellt känsligt område för svensk del, som Dan Sarenius pekar på, är samarbetet mellan olika myndigheter och organisationer. Enligt internationella konventioner ska sjöfartens aktörer

ha en regelbunden samverkan, men om de samarbetsorgan som finns idag kan anses vara tillräckliga är oklart. Sedan IMO:s senaste revision i Sverige har det skett flera förändringar vad gäller fördelning av uppgifter. Bland annat har Transportstyrelsen bildats och tagit över ansvaret för flera områden som tidigare låg under Sjöfartsverket.

– Vi har flera starka myndigheter som är involverade i sjöfarten och frågan är hur de interagerar med varandra. Finns det tillräckligt med forum och plattformar för samarbete? Vi får se vilken bedömning IMO gör, säger Dan Sarenius.

om en ny revision inom ett år, säger Dan Sarenius.

IMO har dock inga möjligheter till sanktioner om ett land väljer att strunta i revisorernas beslut. Däremot kan den flaggstat som nonchalerar resultaten få problem på andra sätt.

– Den granskade flaggstaten väljer själv om vårt protokoll ska offentliggöras eller inte, men IMO publicerar alltid en kort rapport där antalet brister redovisas även om vi inte går in på några detaljer. Flaggstater med många brister hamnar i en högre riskgrupp och deras fartyg kan räkna med tätare hamnstatskontroller. Om problemen inte åtgärdas och man beläggs med upprepade nyttjandeförbud kan man till slut bli portad från en region.

Granskningarna är obligatoriska

Inför en revision av en flaggstat sätter IMO samman en lämplig arbetsgrupp av revisorer utifrån det land som ska granskas. Arbetsgruppen består av mellan två till fyra revisorer från olika länder och med varierande bakgrund och kompetens.

– När man bygger grupperna brukar man försöka ha med någon som kan området och den aktuella lagstiftningen. I exempelvis Karibien är det mycket gammal engelsk och fransk lagstiftning som gäller och som kräver specialkunskaper, säger Dan Sarenius och fortsätter:

– Många revisorer har själva jobbat till sjöss, men det finns också de som knappt sett ett fartyg men som är vassa på exempelvis myndighetsförvaltning. IMO brukar vara mycket duktiga på att sätta samman välfungerande och professionella arbetsgrupper.

Att det uppstår problem i samband med revisionerna på grund av politiska eller religiösa motsättningar är, enligt Dan



Sarenius, mycket ovanligt. Han säger att man som IMO-revisor måste kunna lägga personliga värderingar åt sidan och fokusera på uppdraget.

– Om det är en kung, shejk eller president som styr landet spelar ingen roll, inte heller vilken religion man utövar. Vi är där för att titta på hur de sköter sin sjöfart och ingenting annat, säger han.

Den arbetsgrupp som ska granska Sverige kommer hit i juni nästa år, men deras genomgång av dokumentationen påbörjas flera månader i förväg. Under själva besöket har revisorerna redan en ganska klar bild av hur saker och ting fungerar, men har möjlighet att göra intervjuer och ställa kompletterande frågor.

De första IMO-revisionerna genom-

fördes i början av 2000-talet. Då var det frivilligt om man som sjöfartsnation ville bli granskad eller inte. Sedan 2016 är granskningarna obligatoriska och genomförs med ett sjuårsintervall och hittills har över 50 av 180 länder reviderats. Även om IMO saknar sanktionsmöjligheter för de nationer som missköter sina åtaganden, menar Dan Sarenius att införandet av obligatoriska revisioner är ett stort steg framåt för den globala sjöfarten och säkerheten till sjöss.

– Det här måste vara den största revolutionen inom IMO på flera år, säger han. Tidigare kunde vilket land som helst påstå att de var bäst på sjöfart, men det går inte längre eftersom det kommer folk utifrån som ser hur det verkligen står till. **L S**



With you at all times

The Swedish Club provides a full range of insurance solutions for every area of your business, from essentials such as P&I, FD&D, Marine, and Energy & Offshore insurance, through to specialist insurance products such as Kidnap & Ransom and War Risks.

The Swedish Club has been a marine insurance provider since 1872 and as a mutual organisation, we have our members' best interests at heart at all times. We always have done and we always will do.

www.swedishclub.com

Gothenburg • Piraeus • Hong Kong • Tokyo • Oslo • London



Uppfinnarduon prisad igen



1:e fartygsingenjör Torkel Skarsgård och 1:e maskinreparatör Jan Tigerstrand har samarbetat och skickat in bidrag till Sjömanshusstiftelsen i 11 år. I år blev de belönade för två bidrag, men många fler idéer finns på lager. Sjöbefälen fick en pratstund med Torkel Skarsgård. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

KALMAR MAJ 2019

Berätta om bidraget "ett svetsbord för allt och lite till"?

– Det finns korta och långa personer. När man ska svetsa måste man böja sig ner och då kan man behöva sänka bordet. Men om det är en lång person kan man behöva höja bordet. Det är inga dyra saker som har använts till tillverkningen av det här, utan saker som ska skrotas.

Berätta om bidraget "smidiga och kraftfulla lyft"?

– För att lossa bultarna på maskinen så använder man ett hydrauliskt verktyg som drar ut pinnbulten så att man kan skriva loss muttern. De hydrauliska verktygen väger 20–25 kilo och de ska lyftas upp. Hydraulverktygets pump drivs av luft, alltså finns luft tillgängligt i närheten. Det Tigerstrand gjorde var att sätta hydraulverktyget på en platta och med hjälp av luft lyfter man upp den så att man slipper lyfta upp den själv.

Hur ser ditt och Jan Tigerstrands samarbete ut?

– Vi bor i Kalmar båda två. Vi jobbade förut i samma båt, *Huckleberry Finn*. Under de åren när vi seglade tillsammans hade vi några idéer som vi skickade in. Sen slutade han i TT-Line så nu träffas vi på en kopp kaffe när vi båda är lediga och diskuterar idéer. Han har input från sin båt och jag från min båt. Dessutom har vi olika arbetsuppgifter så vi har lite olika infallsvinklar. Vi brukar skicka in två förslag per år. Ibland blir vi belönade, ibland är det andra förslag som är bättre.

Hur länge har ni känt varandra?

– Jag tror att jag hade honom som elev när jag undervisade på Sjöfartshögskolan i Kalmar i mitten-slutet av 90-talet. Sen träffades vi på *Huckleberry Finn* runt 2006–2007 och jobbade ihop i cirka fem år. Sen gick jag över till *Peter Pan* och han började jobba på ett rederi i Stockholm.

När började ni skicka in förslag?

– Det första förslaget skickade vi in 2008.

Hur många förslag har ni skickat in?

– 10–12 stycken.

Hur många har ni blivit belönade för?

– Jag tror att vi har blivit belönade för nio förslag. När vi har skickat in en del förslag har det kanske funnits liknande förslag. Till exempel när vi skickade in ett om dosering för urinstensmedel i vakuumsystemen, då visade det sig att våra kollegor på *M/S Peter Pan* i TT-Line kommit på ungefär samma sak samtidigt. Vi blev belönade båda två. Mycket av vår tid går åt till vakuumsystem så det var kanske naturligt att vi tänkte på det samtidigt.

Vilket är det bästa förslaget ni har skickat in?

– Det senaste. Hydraulverktygslyften tycker jag är genialisk. Har man legat med överkroppen i ett vevhus och försökt skriva på bulten så inser man att den räddar många ryggar.

Ni tog patent på ett av era förslag?

– Ja, vi tog patent på ett av förslagen och det varade i tre år. Det var en tvättvagnshållare/lyftare. Men det är dyrt att ta patent, patentframställan kostade 50 000 kronor och själva patentansökan kostade 5 000 kronor. Vi tillverkade 500 stycken och var på Tekniska Mässan och marknadsförde dem. Det var bara ett rederi som köpte, en konkurrent till TT-Line. TT-Line fick en drös gratis eftersom de sponsrade oss med ledig tid och hotell under mässan. Vi har en låda kvar hemma så det var inte världens bästa investering. Men vi är ju inte försäljare och marknadsförare.

Vad har ni fått för reaktioner från era kollegor?

– De tycker att det är kul. Fler och fler börjar få upp ögonen för stiftelsens arbete. När de finns på nätet så börjar folk läsa och ta del av de belönades arbeten. En del grejer är maskinspecifika, men idéerna går ofta att applicera på en annan maskintyp. Där är stiftelsen strålande, att de uppmuntrar folk att tänka till och vidarearbeta någon förbättring de har gjort på sin båt.

Vad har ni fått för reaktioner från rederierna?

– De uppskattar det, de är glada över att folk tänker till. Våra respektive rederier, TT-Line och Viking Line, har ställt upp där de har kunnat, att vi har fått "leka" på arbetstid. Speciellt när TT-Line gav oss kompensation för våra dagar på Tekniska Mässan, det var en uppskattning utan dess like.

Vad är det som gör det så roligt att hitta på egna lösningar?

– Roligt och roligt. Man står och kommer på att det här kanske underlättar eller blir mer kostnadseffektivt. Det är en följd av människans nyfikenhet. Man vill få det så lätt och säkert som möjligt för sig själv. Det är det som gör att vi utvecklas, att man vill underlätta för sig själv.

En av mina släktingar klämdes ihjäl av en pappersrulle när hon sommarjobbade, den vägde 20 ton. Hon skulle flytta den och den kom i svängning. Då tänkte jag att man måste komma på ett bättre sätt att se om lasten är i linje med lyftanordningen. Jag kom på att man kunde använda en laserstråle. Den blev belönad av stiftelsen. Det är en sån grej, något händer, man tänker till. Hade den funnits hade den dödsolyckan kunnat undvikas. Men vi har inte resurser för att gå vidare och sprida det.

Vad gör ni med pengarna ni får från Sjömanshusstiftelsen?

– De ser man knappt, det blir en bulle i plånboken en vecka, sen försvinner de. Vi la en del pengar på patentet. Men det är inte för pengarna vi gör det här. Det kanske blir en middag med familjen på stan i Kalmar. Och så kan man se det som att stiftelsen sponsrar våra kaffemöten.

Har ni några nya idéer på gång till nästa år?

– Ja, jag har två och Jan brukar alltid ha två-tre stycken. Vi får se om det är värt att tänka vidare på. Men idéer har vi alltid. **SC**



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

25-26 jun 26-27 nov
3-4 sep
24-25 sep
15-16 okt
5-6 okt



ADVANCED FIRE FIGHTING

26-27 jun 6-7 okt
4-5 sep 27-28 nov
25-26 sep
16-17 okt



CRISES CROWD MNG

28 jun
6 sep
18 okt
29 nov



MEDICAL CARE

11-13 jun
30 sep -2 okt
11-13 nov



RESCUE BOAT

24 jun
2 sep
23 sep
14 okt
4 nov
25 nov



FAST RESCUE BOAT

25 jun
5 sep



FAST RESCUE BOAT

26 sep
17 okt
7 nov
28 nov



2019

Välkommen till vårt utbildningscenter i centrala Stockholm, lokaliserat på Långholmen i en maritim miljö med närhet till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm, Örebro Göteborg och Helsingborg.

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Grundkurser

BASIC SAFETY

1-5 jul
29 jul-2 aug
9-13 sep
7-11 okt
11-20 okt*
11-15 nov



*Fredag - Söndag över två veckor

GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

12 jun
25 jun
3 sep
24 sep
15 okt
5 nov



ADVANCED FIRE FIGHTING

25-27 sep
6-8 nov



MARITIME CREW RESOURCE MNG

26-28 jun



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

24-25 jun
2-3 sep
23-24 sep
14-15 okt

25-26 nov



SHIP SECURITY OFFICER

10-11 jun
30 sep-1 okt
18 nov-19 nov



MEDICAL FIRST AID

4-5 jun
10-11 sep



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

24-25 jun
23-24 sep



FAST RESCUE BOAT

24-26 jun
4-5 sep
16-17 okt
27-28 nov



CROWD CRISES MNG

12-14 junj
18-20 sep
16-18 okt
20-22 nov



MEDICAL CARE

11-13 jun
30 sep - 2 okt
11-13 nov




Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50

TEMA
PSYKISK OHÄLSA OMBORD





Livet ombord i ett fartyg innehåller flera unika faktorer som tillsammans och var för sig kan ha en negativ påverkan på välmåendet. Bland annat stress, sömnrörningar, isolering och långa perioder hemifrån.

– Det är inte alltid man själv är medveten om att man mår dåligt. Psykisk ohälsa kan smyga sig på gradvis, säger Sarah Görsch, kommunikatör på Suicidprevention i Väst.

TEXT CLAES HINDENFELT

Vad gör vi när sjömannen gråter?



FOTO FREE-PHOTOS FRÅN PIXABAY

Problematiken kring psykisk ohälsa får ökat fokus när sjukskrivningar och samhällets kostnader ökar. Även inom sjöfarten ökar den psykiska ohälsan och är idag den vanligaste orsaken till sjukskrivning inom vissa certifikatstyper.

GÖTEBORG MARS 2019

Det finns få studier om psykisk ohälsa inom sjöfarten, men de som finns visar att det är ett stort och växande problem. I en global studie gjord av Yale University och Sailor's Society 2018 svarade mer än 26 procent av de drygt 1 000 medverkande att de hade problem med nedstämdhet, depression eller känslor av hopplöshet.

Hälften av dessa hade inte frågat någon om hjälp eller stöd medan en tredjedel vänt sig till familjemedlemmar eller vänner. Endast var femte sjöman hade pratat med en kollega ombord trots att de tillbringat månader tillsammans på fartyget.

En av få svenska studier riktade mot

den allmänna hälsan i handelsflottan gjordes 2015 och var första gången man såg omfattningen av psykisk ohälsa. Det var ett oväntat bifynd, som även visade på en ökande trend och var helt ny och skrämmande information. Aktuella siffror från Folkhälsomyndigheten visar att länderna i norra Europa har en större ökning av försämrat psykiskt välmående än i någon annan del av världen.

Omges av många tabun

Psykisk ohälsa omges av många tabun, tolkningar och uppfattningar om vad det faktiskt är, allt från ledsen och nedstämd till psykopat, och det är inget vanligt eller naturligt samtalsämne i fartygen.

Ytterligare kunskap om psykisk ohälsa inom sjöfarten presenterade Joacim Byström och Erik Johansson i sitt examensarbete på Sjökaptenutbildningen i Göteborg i en fullsatt hörsal på Lindholmen i mars. Drygt 40 personer hade kommit för att höra om deras arbete, "Vad ska vi göra när sjömannen gråter?". Syftet var att undersöka förekomsten av psykisk ohälsa hos ett tvärsnitt av ombordanställda, se på vilka faktorer som bidrar till ohälsa ombord och vad som är unikt för sjöfarten.

Presentationen inleddes med att åhörarna fick säga vad de tyckte beskrev psykisk ohälsa. Depression, stress, klump i magen, ångest, sjuk, ensam, otrygg var några av svaren.

– En viktig punkt är att bilden av psykisk ohälsa är både spretig och inkonsekvent. Allt från generationsskillnader, ålder, uppväxt, personliga erfarenheter ligger till grund för hur man ser på psykisk ohälsa. Här ingår allt från kronisk mentalsjukdom, självmordstankar/självmord eller att vara psykopat. Därför bör

man kunna relatera till en tydlig och enhetlig bild av vad psykisk ohälsa egentligen är, säger Erik Johansson.

Internationella studier visar att 90 procent av de som lider av depression även har sömnsvårigheter. Det är speciellt intressant för sjöfartsnäringen där trötthet och utmattning är en vanlig orsak till incidenter och olyckor.

Sjöfartsbranschen har dessutom en hög självmordsfrekvens. Enligt en rapport gjord av Iversen 2012, som sammanställt statistik från olika studier, så är cirka sex procent av alla dödsfall bland sjömän självmord. Tittar man bara på dödsfall orsakade av sjukdomar så står självmorden för cirka 13 procent. I båda fallen finns dessutom ett mörkertal. Många forskare som studerar dödsfall till sjöss anser att hälften av alla försvinnanden till sjöss är självmordsrelaterade.

En kinesisk studie har jämfört sjöfarare med en landbaserad population, hälften av sjömännen hade någon form av depressivt symptom, för övriga var motsvarande siffra 22 procent. Psykisk ohälsa kostar, förutom lidande och död, mycket pengar. I USA räknar man med att den kostar samhället 317 miljarder dollar, varje år.

Unikt för sjöfarten

Generella problem som ofta relateras till psykisk ohälsa är stress, sömnproblem, hög arbetsbelastning, effektiviseringar och oförmåga att påverka sin egen arbets-situation.

I examensarbetet redovisas faktorer som är unika just för sjöfarten. Hårt väder, som kan innebära skador, illamående,

sjösjuka och sömnsvårigheter som kan påverka välmåendet ombord. En tuff arbetsmiljö, fysiskt krävande med stora risker och slitsamma arbetstider.

– Men den mest särpräglade unika faktorn är isoleringen, där studier jämför sjöfart med polar- och rymdexpeditioner. Vi har sett två typer av isolering, dels en yttre mot familj och vänner under långa törnar, dels en inre isolering på själva fartyget där besättningen allt eftersom tiden går isolerar sig i sina hytter i ensamhet. Detta gäller i huvudsak vid oceanfart och off-shore med långa tider ombord. För färjetrafik och kustnära fart är höga grader av stress, många angöringar, tidtabeller, negativ påverkan av sömn och vilotider med vaktgång 6/6, minskad bemanning och en generell otrygghet faktorer bakom psykisk ohälsa, säger Joacim Byström.

Effektivisering och kostnadsbesparingar är inget unikt för sjöfarten, men upplevs av många som ett stort problem.

– Upplevelsen av ständigt krympande besättningar ökar stressen och påverkar den redan störda sömnen. Att kunna flyttas runt bland fartygen för att täcka upp luckor skapar dessutom en osäkerhet som påverkar tryggheten, säger Erik Johansson.

Kunskapen måste öka

Examensarbetet pekar på några idéer och förslag till lösningar som krävs för att skapa positiva förändringar.

– Att öka kunskapen och förståelsen, att lära sig se och i ett tidigt skede identifiera psykisk ohälsa skulle förenkla att agera tidigt för att kunna påverka och trygga

individens välmående. Gott ledarskap och rätt kunskaper är andra viktiga faktorer för en god arbetsmiljö. Det finns guider och riktlinjer för hur man ska arbeta för att stärka den psykiska hälsan, dessa och sociala aktiviteter ombord anses som viktiga i allmänhet, och särskilt viktiga för sjöfarten, säger Erik Johansson.

ISWAN, International Seafarers' Welfare and Assistance Network, har sammanställt två guider som finns att ladda ner från deras hemsida. SAN, Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, har också en manual liksom WHO, Världshälsoorganisationen, som anses vara den mest omfattande som gjorts.

Bättre tillsyn behövs

Slutsatserna i examensarbetet är att det behövs en fördjupad forskning inom just svensk sjöfart eftersom merparten av befintliga studier är utifrån ett internationellt perspektiv. Ett problem är dock att svensk sjöfart inte upplevs som intressant av samhället vilket försvårar forskningsarbetet, speciellt ur ett ekonomiskt perspektiv.

– En bättre tillsyn att arbetet med organisatorisk och social arbetsmiljö efterföljs, att kunskapsnivån om psykisk ohälsa höjs hos alla parter, myndigheter, rederier, personalansvariga samt befäl och manskap för att skapa en bättre bild av vad psykisk ohälsa innebär är också en viktig slutsats, säger Joacim Byström.

Som avslutning återknöt de till inledningen med frågan om vad psykisk ohälsa är, och presenterade WHO:s definition av psykisk ohälsa:

Depression, trötthet, stress och utbrändhet, sorg och oro samt missbruk. **CH**



Erik Johansson och Joacim Byström fick stort gensvar vid presentationen av sitt examensarbete. De menar att man i land oftast inte har rätt bild av förutsättningarna ombord i fartygen och att det är stor skillnad på arbetsmiljöarbete på ett kontor jämfört med i ett fartyg. Foto: Claes Hindenfeldt

Ansvarret ligger på individen

Psykisk ohälsa finns inte med i de uppdaterade arbetsmiljöföreskrifterna som eventuellt träder i kraft för sjöfarten i år. Transportstyrelsens enhet för bemanning och behörigheter ansvarar för den delen där ansvar i huvudsak ligger hos den sökande.

STOCKHOLM MARS 2019

Christina Östberg, arbetsmiljöhandläggare på Transportstyrelsen, har arbetat med uppdateringen av föreskrifterna.

– Generellt är de tydligare än tidigare. Reglerna om kränkande särbehandling är i princip identiska och de som har arbetsmiljöansvar måste ha kunskap om hur man hanterar den typen av problem. Tidigare krävdes upprepade kränkningar, nu räcker det i princip med en för att det ska vara ett arbetsmiljöproblem, säger Christina Östberg.

Ansvar för den psykiska hälsan ligger helt på den sökande. Tas den inte upp i hälsodeklarationen eller under läkar-

undersökningen finns ingen möjlighet att fånga upp individer som behöver hjälp.

– Hälsobedömningen bygger på individens egen skattning av sin hälsa och vi ser delen med läkarintyg som problematisk. Idag kan alla läkare utfärda intyg för sjöfart. Det vill vi ställa ytterligare krav på, och även få precisera vad som är viktigt och inte, säger Bo Bergström, sektionschef på Transportstyrelsens enhet för bemanning och behörigheter.

Ett annat problem är att Transportstyrelsen bara får de godkända intygen.

– Vi vill gärna se även de som inte godkändes. Dessa kommer vi inte åt, och vi kan inte kräva att man ska skicka in resultaten från en avbruten läkarundersökning. Det händer att personer avbryter undersökningen när de inser att de inte kommer att bli godkända. Oftast genom att något kommit fram som läkaren kommer att säga nej till. Då avbryter man undersökningen och går till en annan läkare. Så idag är det sjömannens ansvar, eller att rederiet märker det under tjänstgöringen ombord, säger han.

Det finns en tystnadskultur

Några gånger per år hör läkare och rederier av sig till Transportstyrelsen och undrar om man kan ogiltigförklara ett läkarintyg. Personen mår inte bra, saknar sjukdomsinsikt och fungerar inte ombord. Då har rederiet ett personalansvar och ska stänga av personen från tjänstgöring till sjöss. Transportstyrelsen kan då i samråd med Socialstyrelsen medverka till att ogiltigförklara ett läkarintyg, vilket oftast är en längre process där missbruk eller psykisk ohälsa är vanliga orsaker.

Okunskapen om psykisk ohälsa är stor. Det finns få studier, det är en svår miljö att studera och det finns en tystnadskultur, för det här är inget man pratar om som i andra yrkesgrupper.

– Det var en slump att vi fick kunskap om hur stort problemet med psykisk ohälsa är i inre fart och för fiskare. Hur det ser ut på tankers och inom offshore med långa tider ute vet vi inte så mycket om. Digitalisering och teknisk utveckling minskar sociala möten och kontakten mellan individer, och mindre besättningar innebär färre människor att prata med. Det skapar en risk för att ohälsan ökar eftersom det inte går att ta bort människans sociala egenskaper där kontakten och samspelet mellan människor är mycket viktig, säger Joakim Dahlman, medicine doktor och forskare.

Minskade besättningar

På Sjöbefälsförbundet möter ombudsmannen Lennart Jonsson allt oftare effekterna av psykisk ohälsa. Minskade besättningar ger färre kontaktytor, om någon har en frivakt kan han vara ensam om det eftersom alla andra jobbar. Att STCW-kraven för Medical Care certificate inte tar upp kunskaper om psykisk ohälsa är också ett problem.

– Det enda som tas upp är anatomisk och fysisk hälsa, samt olika former av behandling. Vi har fått skapa egna verktyg, som SAN:s arbetsmiljöhandbok, medan lagstiftningen i AFS-2015:4 fortfarande inte är implementerad för sjöfarten, säger Lennart Jonsson.

Generellt tycker han att svenska rederier, och framförallt vissa färjerederier, har tagit ökningen av psykisk ohälsa på största allvar.

– Det kostar lika mycket att vara sjukskrivna för ett benbrott som för stress eller depression, och det är mycket enklare att förbättra den psykosociala arbetsmiljön för flertalet än att förebygga ett benbrott. Vi tittade på en grupp som varit sjukskrivna tre gånger eller mer under ett år på ospecifika grunder. Vi ville veta varför, och de bakomliggande orsakerna visade sig i oroväckande många fall vara mobbing, trakasserier och liknande. De mådde dåligt av att behöva åka till jobbet, de kände sig helt enkelt inte välkomna. Anställda ska inte behöva känna oro, ängslan eller skräck för att åka och jobba, det ska tvärtom kännas tryggt och säkert, säger Lennart Jonsson.



FOTO GÖTEBORGS UNIVERSITETET

Joakim Dahlman

De yngre vill trivas på sin arbetsplats

Psykisk ohälsa har naturligtvis alltid funnits inom sjöfarten, oavsett om du var "spantad för traden" eller ej. Att den tar större plats idag beror dels på att problemet har ökat, dels på att den yngre generationen är mer öppen med att prata om detta.

– Det finns en annan känsla och öppenhet om mental ohälsa idag. Medan äldre skryter om att de aldrig varit sjuka har de yngre en annan inställning, de vill kunna trivas på sin arbetsplats utan att bli sönderstressade. I den bästa av världar kan de bidra till att lugna ner tempot, skapa en bättre arbetsmiljö och göra det tillåtet att prata om organisatorisk och social arbetsmiljö och mental ohälsa, säger Lennart Jonsson.

– För oss är det alltid väldigt olyckligt att ett ärende som bottnar i mental ohälsa ska avgöras i en förhandling mellan facket och en HR-avdelning, där det lätt blir mer fokus på symptomen än orsakerna, fortsätter han. Det ska hanteras av proffs för att kunna hitta en väg ut ur problemet. **CH**



FOTO SOFI CEDERLÖF

Lennart Jonsson

Trafikverket jobbar med bemötandeprojekt

Trafikverket Färjerederiet transporterar cirka 22 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon varje år. Ett 70-tal gula färjor drivs av omkring 500 tillsvidareanställda samt cirka 200 visstidsanställda. Åsa Nordström är HR-chef på Färjerederiet, som har satsat stort på arbetsmiljön och personalens välmående sedan våren 2016.

Hur mår er personal, har ni sett någon ökning kring psykisk ohälsa?

– Vi ser en marginell försämring i hudsak hos yngre medarbetare. Medelåldern är relativt hög, vi satsar på att rekrytera yngre och det är i den gruppen ohälsan ökar marginellt vilket delvis speglar utvecklingen i samhället.

Hur arbetar ni med psykisk ohälsa?

– 2015 hade vi problem med trakasserier och kränkande särbehandling, och även fall kopplat till sexuella kränkningar. Vi gjorde en stor satsning i ett Bemötandeprojekt med stöd av Previa, och genomförde utbildningar om kränkande särbehandling, mångfald och inkludering. Det arbetet fick en positiv skjuts genom metoo-debatten, vilket var bra, särskilt med tanke på att vi nu rekryterar fler kvinnor till vår verksamhet.

Hur har det gått?

– Vi har återkommande mätningar om engagerade medarbetare och erbjuder alla att göra en arbetsmiljö- och hälsoprofil på företagshälsan. Det är helt frivilligt, 71 procent har deltagit och det ser positivt ut, liksom det gör i medarbetarundersökningen.

Hur arbetar ni förebyggande?

– Alla chefer går en obligatorisk utbildning i systematiskt arbetsmiljöarbete, en förutsättning för att få vara chef hos oss. Skyddsombud och skyddsronder följer upp detta, och ett arbetsmiljöutskott förbereder frågor och även ärenden av känslig natur som tas upp i samverkansorgan. Vi rekryterar allt fler kvinnor vilket är bra, det fick en skjuts av metoo, och jag tror många är positiva till det.



FOTO TRAFIKVERKET

Åsa Nordström

Hur arbetar ni på individnivå?

– Vi har ett avtal med Previa där alla delar ingår, det gäller också om någon har privata problem. Då erbjuds man två besök per år och behöver inte ange några skäl eller gå via sin chef. Vi arbetar förebyggande, men om det krisar har vi ett avtal med Previa med krisstöd som är tillgängligt dygnet runt. Vi arbetar mycket med psykosociala frågor, får bra resultat och tar det som ett kvitto på att detta arbete fungerar. **CH**

Var tyst och lyssna!



Mer än 26 procent av sjömännen som medverkade i Yale University och Sailor's Societys studie uppgav att de hade problem med nedstämdhet, depression eller känslor av hopplöshet. Hälften av dessa hade inte frågat någon om hjälp.

– Det är viktigt att se och fånga upp dessa individer i ett tidigt skede när de mår dåligt, säger Sarah Görsch, kommunikatör på Suicidprevention i Väst. FOTO CLAES HINDENFELDT

Varje år begår 1 500 människor självmord i Sverige, det innebär att någon tar sitt liv var sjätte timma, dygnet runt, året om. Siffran är relativt konstant sedan 20 år tillbaka med en liten ökning för gruppen 15–25 år.

Sarah Görsch är kommunikator på Suicidprevention i Väst, som arbetar med att informera och öka kunskapen om självmord genom utbildningar i psykisk livräddning. De ger en grundläggande kunskap om varför man får självmordstankar, vilka som är riskgrupper, hur man bemöter någon som tänker på självmord, vad man själv kan göra och vart man vänder sig för att få hjälp. Behovet av kunskap ökar och allt fler företag, organisationer med flera vänder sig till Suicidprevention i Väst.

– Alla kan hjälpa till utifrån sin situation, det behöver inte vara en professionell person. Psykisk ohälsa har alltid funnits, och det finns fortfarande fördomar och myter kring det och självmord, men det känns mer avtabuiserat att prata om det idag, säger Sarah Görsch.

Vad ska man göra?

Livet till sjöss innebär en del speciella förhållanden. Det är aldrig tyst, ibland gungar det, det är stressigt, sömnstörningar är vanligt och det kanske var 4–6 veckor sedan du träffade dina barn/fru/sambo eller nära vänner. När ridån börjar gå ner för en kollega kan det vara 8–10 dygn till nästa hamn. Vad ska man göra?

– Det sociala nätverket är väldigt viktigt för människan, så miljön till sjöss är i sig en stor påfrestning och en risk. Samtidigt kommer man närmare varandra och har lättare att märka om någon mår dåligt. Men det är en manlig miljö och vi vet att män i lägre utsträckning söker hjälp. De går länge med skador och psykisk ohälsa, de har ofta inte fått så mycket träning i att sätta ord på sina känslor, att förstå dem eller hur de mår psykiskt vilket är en riskfaktor i sig, säger Sarah Görsch.

En del kan uttrycka att de mår dåligt, andra sluter sig mer och pratar inte om hur de mår. En del blir självdestruktiva, andra mer utagerande och aggressiva. Det finns även fysiska symptom, tryck över bröstet, ont i magen, i huvudet/nacken, i axlar, generellt orolig, sömnstörningar, klarar inte psykiska och fysiska påfrestningar. Minnesstörningar och problem att göra flera saker samtidigt gör att man blir farlig för både sig själv och sin omgivning.

– Psykisk ohälsa kan yttra sig på många olika plan, men ofta ser man om någon inte är som den brukar vara, avviker lite, man känner inte igen personen. Att dra sig undan socialt är vanligt, orkar inte vara med och fika, spela kort, se på tv är tecken att vara uppmärksam på. Då ska man gå på den magkänslan, ofta ligger något bakom det förändrade beteendet och det är viktigt att agera på den oro man själv känner, även om man är osäker, säger Sarah Görsch.

Bättre att fråga en gång för mycket än en gång för lite, trots att vi är rädda för att göra fel. Men då kan man enkelt be om ursäkt och säga förlåt, men jag är orolig för dig. Ser att något inte är som vanligt, jag gillar dig och bryr mig, därför frågar jag. Det handlar inte om att leka psykolog, bara om att sträcka ut en hand och visa att du är orolig över det du ser, och undrar om det har hänt något?

– Det är inte alltid man själv är medveten om att man mår dåligt, psykisk ohälsa kan smyga sig på gradvis, och personen kanske svarar 'jaha, ja, nej jag har kanske inte varit med på ett tag', vilket kan göra det tydligt för personen själv att något håller på att hända. Ingången är ett lugnt, trevligt och respektfullt tilltal, och bara undra. Sedan kanske personen inte vill prata, inte just då i alla fall, men då har man visat att om det är något kan vi prata en annan gång eller framöver.

Ställ öppna frågor

Om det tillfället kommer, vilket är ett stort och bra resultat, är det viktigt att vara tyst och lyssna. Inte lösa problem eller ge råd utan helt fokusera på att lyssna, att vara närvarande. Ställa öppna frågor och inte vara rädd för tystnad, den ger tid att reflektera. Att få sätta ord på sina känslor är oerhört viktigt och gör att personen kanske bättre förstår vad det är hen känner och få lite distans, till exempel vid ångest.

– För personen är det oerhört viktigt att få prata. Att någon sitter och lyssnar kan ha stor betydelse för självkänslan, som ofta är låg när man mår psykiskt dåligt. Att bli sedd och lyssnad på, att få dela det med någon och känna sig mindre ensam är väldigt betydelsefullt. Jag kan inte nog understryka betydelsen av det när man mår dåligt, omtanken, att någon bryr sig och vill försöka förstå är viktigt, säger hon.

Om någon är akut dålig och pratar om självmord är det absolut viktigt att inte lämna personen ensam. Det är också viktigt att fråga någon som mår dåligt om det

finns självmordstankar med i bilden även om det kan kännas väldigt läskigt. Men bara genom att fråga kan man rädda ett liv. Har det funnits sådana tankar kan man fråga om de tänkt på hur de ska gå tillväga, har de gjort det är situationen kritisk.

– Det viktigaste är att stanna, inte lämna personen ensam, ta hjälp av en kollega om du själv inte kan stanna hos personen. Det är viktigt att försöka se framåt för att inge hopp om den nära framtiden. Ofta har många olika saker hopat sig och till slut gjort situationen övermäktigt. Kan man plocka bort några av dessa för att minska belastningen och pressen kan den omedelbara situationen och stunden framöver bli enklare att hantera. När man sedan kommer i hamn finns professionell hjälp att få, men i den akuta fasen till sjöss är viktigaste att bara finnas och lyssna.

Viktigast att prata med någon

Om man själv mår dåligt är det lika viktigt att prata med någon, att få lätta på trycket även om det är en liten och sluten värld. Det viktiga är att prata med någon oavsett vem det är. Finns det absolut ingen kan man skriva ett brev till sig själv bara för att få ur sig det man känner. Ångest går att hantera på olika sätt, till exempel fysisk aktivitet, andningsövningar, att duscha varmt, att göra saker långsamt eller försöka distrahera sig själv genom att fokusera på små, enkla arbetsuppgifter.

– Det bästa och viktigaste tipset är att prata med någon, och att söka hjälp i närmaste hamn. Där finns ofta en sjömanskyrka, ett seamens center eller agenten som kan hänvisa dig, säger Sarah Görsch. **C H**

Fyra steg om du är orolig för att någon tänker på att ta sitt liv

1. Ta kontakt

Ibland kan det räcka med ett samtal för att en person ska skjuta upp planerna på att ta sitt liv och till slut avstår från självmord.

2. Lyssna och visa att du bryr dig

Var närvarande under samtalet, försök att vara öppen och fördomsfri.

3. Fråga om självmord

När du ställer frågan visar du att det är okej att prata om självmord. Du behöver inte vara rädd för att frågan ökar risken för självmord. Det är en myt.

4. Sök hjälp

Betona att det finns hjälp att få och diskutera hur du kan vara ett stöd.

Läs mer på: <http://stegforlivet.se>

Vi sitter alla i samma båt



Marit "Benthe" Norheim.
Foto: Arne Spångberg

Den danska konstnären Marit "Benthe" Norheim har aldrig brytt sig särskilt mycket om sjön. Hon har aldrig seglat och än mindre intresserat sig för varvsindustrin. Men nu har hon byggt tre betongbåtar. Flytetygen har lanterner, propellrar och ser ut som kvinnor.

– Vi sitter alla i "samma båt" och har dessutom flera grundläggande saker gemensamt, säger hon.

TEXT ARNE SPÅNGBERG

HJÖRRING FEBRUARI 2019

Vi kör av Stena Lines Ropaxfärja *M/S Jutlandica* i Fredrikshavn, som för dagen har kapten Johan Gustafsson på bryggan. Vi kör sedan västerut mot Hjörning där betongbåtbyggaren huserar. Efter en halvtimme svänger vi höger mellan åkrarna för att strax bromsa in på gårdsplanen. Vi parkerar vid en samling husvagnar som byggts om till damer i betongdress, Campingdamer kallas de. Här ses också kvinnor i skepnad av betongbåtar i skala 1:5, änglar i betong och diverse andra kreationer.

Marit "Benthe" Norheim kliver ut på

trappen till familjens 1800-talsgård i träskor och kofta med maken, stenhuggaren Claus, i hasorna. In bakom dem smiter den nittonåriga, döva katten Perle. Vi skakar hand och Claus säger att han är oerhört förtjust i bohusgranit. Vi pratar en stund om Göteborgskravallerna, alltså gatstenen, innan vi tar en sväng runt på gården och i konstverkstäderna. Det är stenarbeten och betongprototyper, huller om buller.

Vid köksbordet pratar vi uppsluppet om allt och språkförbistringar. Båtprojektets elektriker, Øystein Andersen, kliver över tröskeln med sin fru Thorhild i armkrok och bjuds också till bords där rågbröd,



smör, danska ostar, pastejer och sillar dukas upp.

Jag frågar Öystein om betongbåtarna och han berättar om ett fantastiskt och spännande arbete och en oförglömlig samvaro med nyvunna vänner.

– Fast det var trångt under däck när vi monterade batterier, kablar och motorer, så det gällde att undvika kortslutningar. Sedan skulle ju ledningarna dras fram till styrpulpeten. Det var också en utmaning. Fast allt gick väldigt bra.

Båtarna är försedda med två stycken elmotorer på 26 KW som drivs av 84 förnyelsebara 12-voltsbatterier på 87 ampere-timmar styck. Båtarna har också bogpropellrar fram och bak. De är CE-certifierade och godkända för kust- och insjöfart och de gör fyra knop. Besättningen består av kapten, styrman och en gäst och så finns det plats för upp till sex gäster.

Sjödugliga i grov sjö

Öystein är långt ifrån den enda frivilliga i projektet "Life Boats – en seglande skulpturell installation i betong". Hundratals entusiaster, från sjökapten och kultur-freaks, till präster och studenter, har assisterat. För ritningarna har Danish Marine Design stått och allehanda hjälp har man fått av Brøndby Bådbyg som kan det mesta om båtbetong. För betongbåtar är inget nytt. Världens första byggdes 1848 i Frankrike sedan Joseph Louis Lambot fått



I Benthes trädgård är det stenarbeten och betongprototyper huller om buller. Foto: Arne Spångberg

till ett flytetyg av det egna påhittet ferrocement, som var en föregångare till armerad betong.

De tre fartygen i konstprojektet är tolv gånger tre meter och har ett djupgående

på en dryg meter. De väger mellan 19–23 ton, varav hälften är blyballast för stabiliteten. De är byggda av en speciell betongblandning som tål saltvatten. Betonglagret är 2,5 centimeter tjockt och applicerat på



ett skrov av fem millimeters ståltråd och hönsnät som svetsats ihop till ett mycket starkt skelett.

Några nyckelpersoner i det åtta år långa båtprojektet är Erik Foldager som är specialist på ferroceMENT och armerade betongbåtar. Erik har fungerat som projektledare när det gäller motoriseringen av flytetygen och han var också med på premiärseglatsen över Limfjorden 2017. Jens Skovrider är projektets mest marint meriterade. Han har varit sjökaptan på Maersk, på några av världens största containerfartyg.

Flemming Sten har koordinerat samtliga seglatser och bistått med det mesta inom det skeppstekniska. Han jobbade tidigare som säkerhetschef på Sterling Airways.

– Under de tre strykningarna deltog 150 personer med betongblandning, matlagning, barnpassning. Premiärseglatsen visade sedan att fartygen var sjödugliga till och med i grov sjö. Man ska då komma ihåg att det är flytande skulpturer, inte riktiga båtar, och det är konstverket som är primärt, säger han.

Flemming, som beseglat världshaven kors och tvärs, är utbildad "Yachtsskipper 1". Vi frågar om hur han ser på båtar som konstverk:

– Det är en genialisk idé som möjliggör för många människor att på ett enkelt och spontant sätt komma i kontakt med konst. Och dessutom på alla möjliga platser som havet, kanaler, hamnar och städer. De seglande konstverken ger förutsättningar för unika interaktiva upplevelser. Dessutom

har arbetet med Benthe och alla frivilliga, skapat en samvaro och värme jag aldrig glömmer, säger han.

Skyddar öppenhet och tolerans

Benthe växte upp i norska Skien vid sidan av Telemarkskanalen, vilken fortfarande trafikeras av kanalbåtar. Det var dock inget som unga Benthe lade någon vikt vid. Efter skolan åkte hon till Bergen för att plugga konst. Studierna fortsatte på Royal Academy of Art i London. Några år senare flyttade hon och maken till Jylland och köpte en gård utanför Hjørring.

Hon är en känd bildkonstnär och världsberömd i Danmark för inte bara sina betongbåtar, utan även för exempelvis Campingkvinnorna i betong som rullade runt på vägarna för några år sedan. Några andra omtalade verk är "Damer i blåst" i Skien och "Frun från havet" i Saeby. Vi ber henne berätta om båtprojektet:

– Jag hade en tanke om att göra ett seglande konstverk som skulle utgå från att vi alla kommer från samma ställe, från kvinnans skyddande och skapande inre. Vi skulle ju då sitta i "samma båt" och dessutom ha flera grundläggande saker gemensamt, säger Benthe.

– Okej, så jag skissade på ett tredelat konstverk i form av tre livbåtar, fortsätter hon. De är byggda som kvinnliga galjonsfigurer – hela kvinnans livscykel; "Längtan" som den unga kvinnan, "Livet" som den gravida och "Minnen" som den äldre. Livbåtarna är inredda med symbolik och ljuder av Geri Johnsons toner.

Båtarna sjösattes för första gången i Aalborg den 18 juni 2016 samtidigt som Aalborg Regatta.

– Väl sjösatta seglade vi runt med dem i Danmark som ambassadörer för öppenhet och nyfikenhet och för gränslösa kontakter bortom politik, religion och kultur. Galjonsfigurer har vi ju alltid haft till sjöss som skydd mot ondska. Mina galjonsfigurer skyddar för öppenhet och tolerans mellan människor och värnar mot förtryck och inskränkthet, säger Benthe.

Vi avslutar med ett besök i Aalborgs hamn där vi bordar de tre betongdamerna och inspekterar interiören och inte minst damernas vackra ögon signerade glasblåsaren Peter Kuchinke. Just nu samlar båtentusiasterna in pengar för nya seglatser med Livbåtarna. I sommar blir det nya turer i Danmark. Med lite tur når armadan också Sverige. Slutmålet för de ambuleraande konstverken är Venedig. **A S**



Gjutning av båten Längtan. Foto: Inge Tranter



Hundratals personer har hjälp till med projektet. Foto: Inge Tranter

Reliable supply
Availability on demand
Safe operations

The LNG fuel provider



The energy company Gasum (former Skangas) is a Nordic gas sector expert that is building a bridge to a carbon neutral society on land and at sea. Gasum is the leading liquefied natural gas (LNG) player in the Nordic market. The company help their marine customers in achieving their environmental and operative objectives by providing effective and reliable LNG deliveries.

Gasum

gasum.com/lng

Be quiet and listen

More than 26 percent of the sailors who participated in Yale University and Sailor's Society's study stated that they had problems with depression or feelings of hopelessness. Half of these had not asked anyone for help.

"It is important to see and catch these individuals at an early stage when they feel bad," says Sarah Görsch, communicator at the organization "Suicidprevention i Väst". TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

Every year 1 500 humans commit suicide in Sweden. This means that someone commits suicide every sixth hour, around the clock, all year round. The figure is relatively constant since more than 20 years, with a slight increase for the group 15-25 years.

Sarah Görsch is communicator at "Suicidprevention i Väst", which is working to increase knowledge of suicide with the help of education in psychological life-saving. The training gives a basic knowledge of suicide thoughts, risk groups, how to treat someone thinking of suicide and where to go to get help. The need for knowledge increases and more and more companies, organizations and others turn to "Suicidprevention i Väst".

"Everybody can help, it isn't necessary to be a professional. Mental illness has always existed, and there are still prejudices and myths about mental illness and suicide, but it is less of a tabu to talk about these problems today," she says.

We talk about life at sea and the special conditions on a ship. It is never quiet and sometimes rocks, there is stress, sleep disturbances are common and you may not have seen your children/wife/partner or close friends in 4-6 weeks. When the curtain starts to go down for a colleague, there can be a travel of 8-10 days to the nearest port.

"The social network is very important, so the environment at sea is itself a great strain and a risk. But at the same time you get closer to each other and can easier notice if someone feels bad. But this is a male environment and we know that men are to a lesser extent looking for help. Often, they haven't received that much training in putting words on their feelings, which is a risk factor".

Some persons can express that they feel bad, others shut off more from the rest of the world. Some get self-destructive, others are more hostile with aggressiveness and outbursts of anger. There are also physical symptoms; a pressure over the chest, pain in stomach, head/neck and shoulders, general anxiety, sleep disturbances and an inability to manage mental and physical strains.

Memory disturbances and problems to do several things simultaneously are dangerous both to yourself and your surroundings.

"Mental illness is expressed in many different ways, but you often see if someone deviates a bit, you don't recognize the person. It is common to withdraw socially. You should trust your gut feeling. It is important to act on your concern, even if you are unsure," says Sarah Görsch.

Stretch out a hand

Better to ask too often than too rarely. This isn't about playing a psychologist, just to stretch out a hand and ask if something has happened?

"The beginning is a calm, nice and respectful approach, and just ask. After that the person may not want to talk, but then you have shown that it is possible to talk some other time," says Sarah Görsch.

If that opportunity comes it is important to be quiet and listen. Not solve problems or give advice, but totally focus on listening, to be present. To ask open questions and not be afraid of silence, it gives time for reflection. Putting words on the feelings is immensely important, then the person may understand the emotions better.

"That someone sits down and listens can be of great importance for the self-

esteem, which is often low when you feel mentally ill. To be seen and heard and to feel less lonely is very important. I can't emphasize enough the importance of this when you feel ill, the consideration, that someone cares and wants to understand".

If someone is acutely ill and is talking about suicide it is of vital importance not to leave that person alone. It is also important to ask if he or she has suicide thoughts, even if this can be very scary. But just by asking you could save lives. The situation is critical if there have been thoughts about how the suicide should be performed.

"It is important to try to give hope. Many different things have often made the situation unbearable. If you could remove some of these the immediate situation could be easier to manage".

If it is you who feel bad, it is important to get in contact with someone. If there is absolutely no one to talk to you could write a letter to yourself, just to express your feelings. Anxiety can be managed in different ways; for example with physical activities, breathing exercises, warm showers, slow activities or distraction by focusing on small, simple tasks.

"It is possible to seek help in the nearest port. There is often a sailor's church there, a seamen's center or an agent who can help you," says Sarah Görsch.

Four steps if you are worried that someone is thinking about suicide:

1. Take contact

A dialogue can sometimes be enough to postpone the plans to commit suicide.

2. Listen

Be present during the dialogue, try to be open and free from prejudices.

3. Ask about suicide


When you ask the question, you show that it is okay to talk about suicide. You don't need to be afraid that the question increases the risk of suicide. This is a myth.

4. Seek help

Emphasize that help is available and discuss how you can be a support.

Read more at: <http://stegforlivet.se>

This is a translation of the article
on page 28-29.

									ER-BARMLIGA	HAR KARAKTERISTISK SÅNG	AT BALKUM UDDE	KAN FINANSIERAS SEDVANAN	
								INSIKT					
								KROKIG			KORT NUMMER NEDNÖTNING		
								FABRIK			ROS EU FÖRE EU		
								TECKNAD SERIE OM GALLER					
		GER PRAKTISK KUNNANDE	STIGER I KLIMATKRISENS SPÅR MASSI-VA MUSIK-KASSETT			KURS-BESTÄM-MELSE	HUND-GÖRA	RÅK GIV	METAFOR GIBBON-APA GRANNE			DIKES-KANT-EN	SORG-SEN
										UTLÖPA-REN DRULL-PUTTE			
ESKORTERAR FARTYGG GRÖN							ASTRIDS KAVAT VÄLDIGA VÄGEN				KLING-ANDE MANE-GER		
			FÖLJD ÄR FAKE NEWS				VÄSNAS ÄR SMAL NUMERA					YT-TERST PÅ LIME	
SPYDIGHET LÖJLIG						BETY-DELSE-FULLA				POLI-TISK UUS-MANN			
						SORK-JÄGARE		FÖR-GYLLDE VAR BE-RIDNA				ÄNGLA-VAKT	
TIDIG PERIOD		UPPFÖ-DANDET VISAR SÄLLEN					PÅSE FÖR KOLLEKT				LASYR VÄT-MARKS-FÄGEL		
						ROA LÄGGS PÅ GRILLEN						IVÅG MISS-RIKTAD	
FRAS-VÄFFLA							RÖVAR-HISTO-RIER					LOCK-BETEN	
UTAN DENNA INGEN CHEVRE	VÄGBRY-TARE CYKEL-LOPP									BI-DRÅGS-TYP BREDA		VATTEN STADI-ER	
PARTI-ET			PÅ NYTT TOPP-KRAFT				SKÖV-LING RYSK TV-KANAL						
					FÖR-BUND FÖR FROKEN		LIVS-OMRÅDE LÅKARE				SING-LAR NED		
FRAM-FÖRA UTGÅNG BESTEN													
								OXUDE 65-19	BE-SKED-LIG		AVKAS-TAR		

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Augustikrysset".
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 20/8 2019. Vinnarna belönas med en penninglott 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 eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningsdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2019, de veckor som lottas är veckorna 52 och 1–16. Lediga veckor 2019 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	5 000 kr
17–52	2 500 kr



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
17–52	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare 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	Vän B	Vän A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–52	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

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

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

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine 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

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 och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kontaktperson)
tel 0733-32 25 01, e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kontaktperson)
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 0705-66 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

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 jfunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kontaktperson)
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Ulf Jöhns (kontaktperson)
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kontaktperson)
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas Jornée
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

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

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

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

STENA LINE

Sandro Chiesi
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 070-566 10 94

STRÖMMA

Thomas Ravald (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Joakim Lindgren
Tel: 0708 299890, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin
tel 070-6529653, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

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

TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com

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

TT-LINE

Jens Sandin
tel 0708-43 65 65 e-post tlineklubben@sjobefal.se

TÄRNTANK

Vakant

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIKIS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

Louise Falk
tel 0760-87 47 18, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**Hjälp oss
att rädda dig.**

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten.
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss.
Ge ett bidrag eller bli medlem på sjoraddning.se.
Du kan också ringa 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 ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 4 750:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 950:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 2 990:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 750:-

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

Sjöingenjör- & sjökaptensring

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

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 6 900:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 400:-



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 9 530:- inkl porto.
18 K rödguld/vitguld à 9 530:- 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 köptryggighet 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 maskinförläggare, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.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 änkor 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 behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL APRILKRYSSSET | SJÖBEFÅLEN NR 3/2019

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Johnny Durk Lidköping

Dick Åström Härnösand

Ingvar Wissing Bollnäs

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

													S	SFS UTAN RYSIG STOD	R	FMAT FOR RESSOR SÄTTS PÅ PROCK	AR TRAD- KANTAD	ATT BORG DE SÄLVA I VATSKA
													MIN- NES- TAVLA	E	P	I	T	A
ANTI- LOP							G	A	S	E	L	L						
TYAL MYCKET SLUTET ÅLUTA							L	L	S	MAR- SKOG RESPI- TYER	S	L	S					
MAL							A	L	A	T	E	T						
SKA LINDORKA LÄNGD- BANKRUTT	FISK	MARD- DÅRER	GÅ LÅNG- SAMT	STAD MELLAN JÄRVA KARAJ	DUBBELBOKSTAV RUSTAD BLÄNDER BRO FÖR MIDDAG BETYG	L	I	N	DUMST STYCKE	G	A	K						
URP- HOUD	Ä	D	E	L	H	V	G	S	E	X	A	L						
PÅ BIL I BERLIN	D	NATIO- NÄL- PARK	S	A	R	E	K	A	K	T	E	R						
SE SH- DOLIT NING	D	O	S	E	R	A	R	A	R	M	E	T						
BREI ÄNDRE SÄMBE TRÄDE ÅS	N	A	L	A	M	A	D	J	U	A	P	L						
P	I	G	O	I	N	O	R	E	N	I	T	U						
S	N	O	R	A	S	B	U	S	I	K	E	N						
SNORV- LAS	G	O	N	S	U	R	U	P	F	O	R	D						
A	S	G	A	M	E	N	S	G	R	O	R	S						
SEES LI FRÖNS AV GÖTT	P	L	A	N	I	S	E	N	R	E	G	L						
S	A	A	E	D	E	N	O	I	T	U	S	A						
KÄM ERIC KVARIG SKY	K	R	Y	S	S	N	I	N	G	S	F	A						
V	E	O	T	R	O	N	O	I	S	K	E	L						
HÄR KÖLL SKVÄTT	T	Ä	R	F	A	G	E	R	S	T	A	T						

Nyhet på bostadsmarknaden:
***Boende med ansvar
och nära till jobbet!***

Vårt erbjudande: Möblerat rum med sjöutsikt, helpension, restaurangservice och tillgång till bastu, gym och trevliga grannar. Allt subventionerat och förmånlig hyra utgår.

Få mer information från våra boendeförmedlare genom att besöka vår hemsida: terntank.com



TERNTANK

Shipping, Chartering & Ship Management