

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2018 ÅRGÅNG 7

TEMA FRISKVÅRD OMBORD

**Ökat välbefinnande och bättre trivsel**

INTERVJUN TOMAS ENEROTH

**Tror på ljus framtid för sjöfarten**

NYHETER

**Nordisk sjöfart samlad**



## DE JOBBAR MED JOBB

LAILA SVEDBERG POULSEN, KATARINA KÄLLMAN REXIUS OCH HORACIO CLEMENTE PÅ AF SJÖFART

# ”Det finns alltid nya utmaningar”

## MARS

Det hörs fler och fler försiktigt positiva signaler från redare runt om i Sverige. Det kommer efter ett intensivt arbete från bland annat Blå Tillväxt och alla de möten vi haft med politiker och olika myndigheter. De som lyssnat på oss har också hjälpt till i arbetet med att få mer långsiktiga och tydliga regler.

Vi är mycket glada för de signaler Furetank gav strax innan årsskiftet, avseende att flagga tre nybyggen svenskt, samt att även flagga hem några av sina befintliga fartyg. Thunrederierna kommer också att flagga ett nybygge svenskt, vi har tidigare nämnt detta i tidsskriften. I samma andetag offentliggjorde även Älvtank sina ambitioner att ge sina två nybyggen svensk flagg. Älvtank, liksom Donsötank, är två av de rederier som hela tiden kämpat med svensk flagg och vi är mycket glada över att de fortsatt vill föra svensk flagg.

Lite tidigare flaggade Sirius sitt nybyggda fartyg *Coralus* svenskt och strax därefter även *Donia* som manageras av Sirius åt Kiltank. Jag vet att Sirius har funderingar på svensk flagg för flera av sina fartyg, men det är några frågor som återstår att lösa.

Vi är glada för det vi har åstadkommit, men det finns alltid nya utmaningar. För fyra år sedan justerades reglerna för sjöfartsstöd för att stärka konkurrens-

kraften för svensk sjöfartsnäring, men det har uppenbarligen inte hjälpt. Vi måste tyvärr konstatera att antalet fartyg som omfattas av stödet minskat med hela 27 stycken under dessa fyra år. Som lök på laxen kom dessutom nyligen en dom i högsta förvaltningsdomstolen som i princip gör det omöjligt för våra rederier med specialfartyg att behålla svensk flagg. Just dessa rederier har tidigare haft det mycket besvärligt med det svenska regelverket och de tolkningar som Delegationen för sjöfartsstöd gör. För att rädda den här situationen krävs lagändringar och det tar tyvärr minst två år, på den tiden har såväl fartyg som sjömän och rederier hunnit flytta till något av våra grannländer.

Vi har alltså en bra bit kvar och behöver fortsätta kämpa mot otydliga eller begränsande regler som ställer till det både för redarna och sjömännen. Det är bråttom att ta fram nya definitioner och nya regelverk som anpassas till vår moderna sjöfart. Det måste även göras justeringar i skattereglerna som tar hänsyn till de problem som våra sjömän råkar ut för. Det gäller bland annat våra befäl som seglar i Norge och har olika skatteregler beroende på vilken typ av fartyg de seglar på, samt vår gamla köphäst med int-avtalet, alltså de som försöker uppfylla 183-dagarsregeln. Till och med vi som följer detta noga har svårt att hänga med i de nya tolkningarna.

Ett annat bekymmer som vi kommer att känna av ganska snart är bristen på svenska sjömän. Intresset för sjöfart hos våra ungdomar har svalnat efter snart tio år med utflaggning och andra negativa signaler. Det är alldeles på tok för få elever som söker till sjöfartshögskolorna. Utbildningarna är högkvalitativa, vilket gör att eleverna erbjuds alternativa arbeten och allt för många kommer därför aldrig ut i handelsflottan. Det tar tid att vända en negativ trend, vi ser positiva signaler men det kommer att dröja innan skolorna åter är fyllda.

När vi nu äntligen får inflaggningar måste vi acceptera att redarna tar med sig de sjömän som redan finns ombord på fartygen. Det är för övrigt samma krav vi själva har när ett fartyg ska flaggas ut, då kräver vi att samtliga svenska sjömän ska erbjudas att följa med. Om vi accepterar det kan vi sedan fylla på med svenska sjömän i takt med att handelsflottan växer.



MIKAEL HUSS



# sjöbefälen Nr 2

ARBETSFÖRMEDLINGEN  
SJÖFART

12



## 04 Nyheter

Nordisk sjöfart just nu  
Sjölog 2018

## 10 Fackligt

Stig Gustafsson berättar om LAS och anställningsskydd  
Ordförande har ordet  
Fråga ombudsmännen

## 12 Reportaget: Spanar efter sjöjobb

Möt handläggarna på AF Sjöfart i Göteborg

## 16 Intervjun: Tomas Eneroth

Infrastrukturministern är imponerad av samarbetet i Blå Tillväxt

## 20 Tema: Friskvård ombord

Friskvårdssatsning får stora effekter på arbetsplatsen  
Korta rörelsepåuser ger stor effekt  
Gymmen ger välbefinnande

## 28 Kultur/historia: Svensk sjökock dubbel vinnare

Vinnarna i Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2017

## 30 In English: Wellness activities beneficial

Strengthened health and increased wellbeing

20



Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 7 Utgivningsdag 16 mars 2018

**Ansvarig utgivare** Mikael Huss

**Redaktör** Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** Sankt Eriksgatan 26, plan 4

**Telefon** 08-518 356 00 vx

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

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2018

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

**Framsidesbild** Laila Svedberg Poulsen, Katarina Källman Rexius  
och Horacio Clemente på AF Sjöfart. Foto: Annika Hjerpe

**TS-kontrollerad upplaga** 7 900 ex

MEDLEM AV 

# Nordisk sjöfart just nu

Den 30 och 31 januari arrangerade Sjöbefälsföreningen Nordisk fartygsbefälkongress, NFBK, i Stockholm. Till kongressen hade de nordiska sjösäkerhetsdirektörerna bjudits in för att berätta om sjöfarten i sina länder. *TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE*

**STOCKHOLM** JANUARI 2018

De nordiska fackföreningarna för Nautiska sjöbefäl håller kongress två gånger om året. Den här gången hölls kongressen i Stockholm i Sjöbefälsföreningens regi.

Utöver de inbjudna sjösäkerhetsdirektörerna medverkade även Cecilia Österman, universitetslektor i sjöfartsvetenskap på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Hon berättade om sjöfartens upprop #åttaankar och förklarade att sexuella trakasserier handlar om att förminska, förnedra och ingjuta osäkerhet.

Hon påminde om att det handlar om sjösäkerhet, inte bara om arbetsmiljö, eftersom olyckor kan hända när man inte känner sig trygg. När vi är stressade fattar vi dåliga beslut och får sämre finmotorik, då är det lätt att göra fel. Trakasserier påverkar alltså både prestandan och hälsan.

Cecilia Österman berättade att av de cirka 1 500 personer som tar självmord i Sverige tror man att 100 till 150 är arbetsrelaterade. Sjömän är enligt ILO:s senaste rapport fortfarande den yrkeskategori där det förekommer flest självmord. Cecilia Österman framhöll att vi måste jobba med trakasserier och kränkande särbehandling på precis samma sätt som vi jobbar med andra olycksrisker inom sjöfarten.

## Inflaggningen ökar i Norge

De nordiska sjösäkerhetsdirektörerna berättade om sjöfartens utveckling i sina respektive länder. Först ut var Olav Akselsen, direktör för Norska Sjöfartsdirektoratet. Han berättade att Norge har en positiv utveckling gällande sjöfartsolyckor med färre stora olyckor med fler än en omkommen, de senaste fem åren har endast en sådan olycka inträffat.

De flesta sjöfartsolyckor i Norge inträffar på fiskefartyg under 150 meter. Direktoratets prioriteringar ska baseras på riskvärderingar och resurser sätts in där olycksriskerna är störst. Man har sett att den största olycksrisken drabbar båtar under 24 meter,

vilket har lett till nya föreskrifter eftersom det finns många mindre båtar som inte omfattas av befintliga regelverk.

Efter 12 år med nedgång i Norges skeppsregister flaggar nu fler in.

– Digitalisering, automatisering, autonomi och ny teknologi är på min agenda, sade Olav Akselsen, och berättade att Norge har världens första hydrogenfärja som är en hybrid med batteri, och världens första utsläppsfria kryssningsfartyg som ska gå på kväve.

Han berättade också om en färja i Sognefjorden som är autonom där manskapet bara kontrollerar att det går som det ska, men som ännu inte har ansökt om reducerad bemanning.

Norge planerar även för att ha världens första autonoma fartyg, *Yara Birkeland*, i drift till senhösten nästa år. Hon går på batteri och ska från 2020 vara helt autonom och styras av datorer. Hon ska gå i ett tätt trafikerat område och ta containrar ut till transporthamnen där även lastningen på och av ska vara autonom.

## Inflaggningen ökar i Danmark

Andreas Nordseth, direktör för danska Sjöfartsstyrelsen berättade att i Danmark är det stora nu att de för en vecka sedan fick regeringens maritima tillväxtplan.

– Nu säger vi inte längre att vi vill vara Europas centrum, number one, det blir vi aldrig, nu säger vi att vi ska vara ett maritimt kraftcenter. Regeringen har beslutat att digitalisering ska vara det stora nya, inledde han. Vi ska ha kunskap.

Han berättade att den danska Sjöfartsstyrelsen bland annat vill att fler ska få nettolönevillkor och att Danmark ska bli mer konkurrenskraftigt även offshore. Registreringskostnaden har avskaffats och det blir billigare att registrera sig i Danmark än i resten av världen.

Det danska skeppsregistret har vuxit och är nu historiskt stort. Nya rederier startas i Danmark, andra länder investerar i rederier

i Danmark och den danska Sjöfartsstyrelsen vill se över vad som kan göras för att få fler danskar på fartygen.

När det gäller digitalisering och ny teknik ska Danmark utnyttja befintliga möjligheter.

– Vi är för gammaldagstänkande, vi ser inte alla möjligheter som finns, vi behöver bjuda in unga människor som kan komma på sådant vi aldrig har sett tidigare. Autonoma fartyg är inte på väg, de är redan här, sade Andreas Nordseth.

Olyckorna minskar även i Danmark, det har planat ut. Andreas Nordseth menade att regler och standarder har tagit oss dit vi kan gällande säkerheten, han tror att det är den sociologiska delen vi behöver arbeta med nu, det Cecilia Österman talade om. Ansvarskultur.

## Inflaggningen ökar i Sverige

Pernilla Wallin, sjö- och luftfartsdirektör på Transportstyrelsen berättade att viktiga frågor för Sverige just nu är klimat- och miljöfrågor.

– *Stena Germanika* var världens första passagerarfartyg som drivs på metanol, sade hon, för att visa att Sverige inte är sämre än sina nordiska grannar.

En annan stor fråga just nu i kölvattnet av autonoma fartyg och digitalisering är lotsplikten för fartyg över 70 meter. Pernilla Wallin berättade att Transportstyrelsen tittar på om gränsen kan ändras. I vissa fall kanske den behöver vara lägre och i vissa fall kanske lotsen kan tas bort helt och hållet.

Alla Sveriges farleder har riskvärderats och parametrar som utmärkning, komplexitet längd- och djupgående har viktats, sedan slås risken i farleden ihop med risken på fartyget. Pernilla Wallin berättade att lotsarna är med i arbetet men att det inte är helt lätt att jobba med det här då lotsarna ser ett hot mot sin yrkesroll. Även Sjöbefälsföreningen är med via Lenart Jonsson som ingår i en expertgrupp.

Hon berättade att ett nytt ruttsystem i Kattegatt har tagits fram tillsammans med Danmark, förhoppningsvis kan det tråda i kraft i maj 2020. Tanken med systemet är att försöka avlasta T-rutten. Hon berättade om ett helt nytt regelpaket för alla nationella fartyg där tillsynen bygger på självdeklaration, redaren intygar att fartyget underhålls som det är tänkt.



Sjösäkerhetsdirektörer från vänster till höger: Hans Johannes á Brúgv från Faroe Islands National and International Ship Register, Olav Akselsen direktör för Norska Sjöfartsdirektoratet, Andreas Nordseth direktör för Danska Sjöfartsstyrelsen och Pernilla Wallin, sjö- och luftfartsdirektör på Transportstyrelsen.

– Det träder i kraft i vår och är en stor utmaning för dem där ute och för oss internt för det här är ett helt nytt sätt att tänka. Automatisering och digitalisering är även på vår agenda, Maritime single Window, en rapporteringskanal för sjöfarten. Alla länder har sina egna lösningar och det är svårt för fartygen. Vi driver att det ska bli en rapporteringskanal när man går in i Europa. Det är svårt att driva detta, många länder lagt mycket pengar på att utveckla ett eget system, även vi, sade Pernilla Wallin.

Slutligen berättade hon att inflaggningen till Sverige ökar, och att det bland annat beror på att vi har fått bra kollektivavtal och att rederierna säger att det är det de är intresserade av.

### Färöarna ska samköra register

Hans Johannes á Brúgv, från Färöarnas skeppsregister, Faroe Islands National and International Ship Register, berättade att de

är en mindre organisation med 17 heltidsanställda och ganska anonyma. De vill bli mer användarvänliga med fler webbtjänster, och för att sätta fart på digitaliseringen ska de börja med digitala certifikat. Färöarna har en stor fiskeflotta och de flesta olyckorna inträffar med fiskefartyg.

– På Färöarna har vi en nollvision när det gäller trafikolyckor och vi vill överföra det till sjöss, sade Hans Johannes á Brúgv.

Färöarna har utvecklat ett digitalt system för påmönstring och på det färöiska skeppsregistret kommer man arbeta vidare med det, ett digitalt fartygstillsynssystem ska vara färdigt nästa år. Man ska också samköra fartygsregister med andra system, digitala certifikat och checklistor.

– Sjönaringsbevis, påmönstring, rederiernas grundregistrering, certifikat, personregistrering, minimum safety ska samköras. När allt är klart kan vi sitta vid skrivbordet och kontrollera om ett fartyg är korrekt

bemannat och när någon mönstrade på, sade Hans Johannes á Brúgv.

### Finland funderar på fjärlotsning

Ove Hagerlund från Finländska Trafiksäkerhetsverket, var inbjuden men kunde inte medverka. Därför berättade Pipsa Mörn, verksamhetsledare i Finlands Skeppsbefälsförbund, lite om vad som är på agendan i Finland, bland annat att man i Finland funderar på fjärlotsning där lotsen sitter i land och sköter lotsningen på distans. Hon berättade också att skeppsdagböcker inte längre fås på papper utan man har övergått till elektroniska.

Finländska Trafiksäkerhetsverket har lanserat en ny webbsida för rapportering av olyckor och tillbud till sjöss och Pipsa Mörn tror att det är viss skillnad mellan Finland och Sverige. I Sverige kan man rapportera anonymt och det kommer inte gå i Finland. **A H**



## Kongressdeltagare

**Danmark:** Fritz Ganzhorn vd i Søfartens Ledere.

**Finland:** Pipsa Mörn verksamhetsledare och Johan Ramsland vd i Finlands Skeppsbefälsförbund.

**Färöarna:** Annfinnur Garðalið ordförande i Føroya Skipara- og Navigatørfelag.

**Island:** Árni Sverrisson från Isländska Félag Skipstjórnarmanna.

**Norge:** Hans Sande vd och Morten Kveim avdelningschef samt Omar Jørgensen journalist, alla från Norsk Sjøoffisersforbund.

**Sverige:** Lennart Jonsson och Oscar Lindgren ombudsmän, samt Mikael Huss vd i Sjöbefälsföreningen.

På bilden föreläser Cecilia Österman.

# Uppskattat Sjölog 2018

Sjölog anordnas varje år av Chalmers Studentkårs Sjösektion med syftet att sammanföra studenter och näringsliv. I år hölls Sjölog den 21–22 februari och Sjöbefälsföreningen var som vanligt på plats med medlemsrådgivare Rebecka Fransson och ombudsmännen Oscar Lindgren och Johan Marzelius. *TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE*

– Kul som vanligt att komma ner och få träffa våra blivande medlemmar. Vår monter var välbesökt av både utställare och elever, flera visade intresse för att bli medlemmar. Sjölog är alltid ett väldigt bra planerat och väl genomfört event. Vi hade en mycket engagerad och sympatisk värd som tog väl hand om oss. Ett stort tack till dig Malin Roth, säger Rebecka Fransson.

Peter Nilsson besökte Sjölog, han, har tagit sabbatsår från sitt jobb som gasturbinservice-mekaniker på



Peter Nilsson.

Siemens för att läsa Sjöbefäl klass VII.

– Det är jätligt intressant, men jag kommer gå tillbaka till mitt jobb efter utbildningen på grund av att det är krångligt att få anställning utan sjötid och lönen är för dålig, säger han.

Malin Roth går samma utbildning som Peter, men hon har andra planer. Hon tänker söka sig vidare till Kustbevakningen när hon blir klar i vår. Malin är den Chalmers-elev som tog hand om och hjälpte Sjöbefälsföreningen under mässdagen.



Malin Roth.



Rebecka Fransson och Oscar Lindgren.

– Det var väldigt kul att vi från Sjöbefäl klass VII fick vara med i år, eftersom det här tydligen var första gången. Det var ett bra event där man hade stor möjlighet att få en inblick i vad som finns på arbetsmarknaden. Forumdagen var också väldigt intressant då man kunde lyssna på olika föreläsare om deras erfarenheter till sjöss, säger hon.

Årets Sjölog lockade 68 utställande företag och cirka 400 besökare.

## Jobb på vägfärja ger sjötid

Nu får besättningen på frigående vägfärjor tillgodoräkna sig sjötid. Kravet för att tjänstgöra som motorman/matros har också ändrats. Nu räcker det med sex månaders sjötid, istället för arton.

Från 2018 gäller nya behörighetsregler för den som jobbar på Färjerederiets fartyg. Nu får besättningen tillgodoräkna sig sjötid för inre fart, när de tjänstgör på frigående vägfärjor. Dessutom

har kravet på sjötid för att tjänstgöra ombord som motorman/matros mildrats. Under 2017 ändrades kravet till sex månaders sjötid, i stället för som tidigare, arton månader.

Detta innebär stora möjligheter både för unga som söker sjöerfarenhet, och för Färjerederiet som varje år behöver flera hundra timvikarier, säsongsmedarbetare och tillsvidareanställda. Just nu söker rederiet sommarvikarier i hela landet inför högsäsongen 2018. Under de kommande åren kommer rederiet också att rekrytera personal för tjänstgöring året om över hela landet. (TRAFIKVERKET)

## Ändringen som inte gav någon effekt

Reglerna för sjöfartsstöd ändrades för snart fyra år sedan, målet var att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfartsnäring.

Med de nya reglerna skulle bland annat så kallade specialfartyg kunna omfattas av stödet. Antalet fartyg med stöd har dock fortsatt att minska och de specialfartyg som skulle kunna omfattas har uppenbart svårt att få stöd.

År 2013 omfattades 126 fartyg av sjö-

fartsstöd, 2017 var siffran nere i 99. En dom i Högsta förvaltningsdomstolen i december 2017, som definierar att de enda fartyg som får klassas som handelsfartyg är fartyg som "används till att transportera gods eller passagerare", gör det nu ännu svårare för special-

fartygen att få rätt till sjöfartsstöd.

– Delegationen verkar primärt se sjöfartsstödet som ett stöd till fartyg i trafik, likt ett driftsstöd. När stödet introducerades 1998 talades ingenting om drift, utan när ett rederi hade personal anställd så hade man rätt att få tillbaka skatt och sociala kostnader för personalen, säger Seko Sjöfolks ordförande Kenny Reinhold till tidningen Sjömannen.

# APROPÅ FRISKVÅRD:



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

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

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

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

# Career Event '18

Career Event bjuder in till en unik möjlighet för studenter, sjömän och näringsliv att mötas. Om du är nyfiken på branschen som student, sjöman eller företagare, är Career Event mässan för dig!

Kontakta Lucas Eriksson projektledare@careerevent.se vid eventuella frågor.

**Sjöfartshögskolan Kalmar**  
**11 april**



Careerevent2018



Career Event



www.careerevent.se

## FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS



Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.



**SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES**

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

## Fartygsbefäl i skärgårdsmiljö

Utbilda dig till fartygsbefäl i en spännande bransch!

Vill du utbilda dig till efterfrågat fartygsbefäl för den mindre sjöfarten i våra hav och skärgårdar? Är du intresserad av ett spännande och omväxlande arbete och dessutom intresserad av sjö och hav? Vill Du kunna bo kvar på din ort och ändå ha ett arbete? Då är utbildningen Fartygsbefäl i Skärgårdsmiljö vid Yrkeshögskolan i Härnösand ett perfekt val!

Utbildningen startar den 3/9 2018 i Härnösand.

Ansökan är öppen till 15/5 2018.



**HETA**UTBILDNINGAR  
YRKESHÖGSKOLAN I HÄRNÖSAND

Heta Utbildningar Yrkeshögskolan i Härnösand • Besöksadress: Gånsvikvägen 2, Härnösand  
0611-34 86 03 • info.heta.utbildningar@harnosand.se • www.hetautbildningar.se



FARTYGSBEFÄL  
I SKÄRGÅRDSMILJÖ





## Storbritannien vill ha fler kvinnor i sjöfartsbranschen

En arbetsgrupp som ska hitta sätt att få in fler kvinnor i brittisk sjöfart har startats. Arbetsgruppen ska formulera ett antal rekommendationer och utvärdera best practice från andra branscher. I arbetsgruppen ingår representanter från rederier, klassificeringssällskap, hamnar, maritima advokatbyråer och Nautilus och meningen är att de ska ta itu med sådant som jämställdhet och inkludering med målet att öka antalet kvinnor på ledande poster inom sjöfartsbranschen, hamnar och marina företagstjänster. Arbetsgruppen väntas vara klar med sitt arbete till sommaren. (TELEGRAPH)

## Nu finns mottagning av barlastvatten i åtta hamnar

Ett system för att ta emot och bunkra barlastvatten har lanserats i åtta hamnar i norra Europa av det holländska företaget Damen. Barlastvattenmottagningssystemet gör det möjligt för fartyg att göra sig av med obehandlat barlastvatten och fylla på rent barlastvatten när fartyget besöker någon av de hamnar där systemet har installerats: Amsterdam, Rotterdam, Brest, Dunkerque, Vlissingen, Den Helder, Stellendam och Harlingen. Damen planerar att lansera sitt barlastvattenmottagningssystem globalt. (TELEGRAPH)

## Datorseende för sjöbefäl

ABB har lanserat ett digitalt verktyg för situationsmedvetenhet som kan användas överallt på ett fartyg. Via sensorteknik kan verktyget, Ability Marine Pilot Vision, tillhandahålla parallella visualiseringar i realtid av fartygets omgivning och därmed nya möjligheter att uppfatta en situation. På grund av att verktyget lägger en virtuell modell av fartyget ovanpå den verkliga omgivningen kan användaren få ett utifrånperspektiv. Enligt ABB kommer det nya verktyget för situationsmedvetenhet revolutionera fartygsdrift. (TELEGRAPH)

## Okunskap orsakar maskinfel

En studie gjord av The Swedish Club, visar att den mänskliga faktorn är en huvudorsak till incidenter med hjälpmotorerna. Studien belyser avsaknad av tillräcklig utbildning och erfarenhet och pekar på hur viktigt det är att chefer ser till att besättningen är kompetent och genomför nödvändiga reparationer och nödvändig översyn. Enligt The Swedish Club utgör incidenter med hjälpmotorerna 16 procent av alla maskinfel. Huvudorsakerna till felen är, enligt studiens analys, felaktigt underhåll och reparationer, underlåtenhet att följa förfaranden, användande av felaktiga verktyg och avsaknad av formell utbildning. (TELEGRAPH)



Sjomanskyrkan Stockholm

## Sjomanskyrkan 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





Lnu.se

Sista ansökningsdag är den 16 april.

**Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet ger följande kurser på avancerad nivå HT 2018**

- Skeppsteknik med inriktning mot tillsyn del I, 7,5 hp
- Skeppsteknik med inriktning mot tillsyn del II, 7,5 hp
- Människa, teknik och organisation i en hållbar sjöfart, 7,5 hp

Läs mer på [Lnu.se/sjo](http://Lnu.se/sjo)



**Linnéuniversitetet**  
Kalmar Växjö

# Arbetsgivarna på krigsstigen

Juristen Stig Gustafsson berättar om LAS, turordningsreglerna och det svenska anställningsskyddet.

Nu är arbetsgivarna på krigsstigen igen när det gäller turordningsreglerna. Näringslivets forskningsinstitut Ratio har i dagarna publicerat en rapport om ”de ekonomiska effekterna av anställningsskyddet”. Utredare har varit Eva Uddén-Sonnegård som var statssekreterare i Arbetsmarknadsdepartementet under alliansregeringen och sålunda borde vara väl förtrogen med förhållandena på arbetsmarknaden.

Hon anser att det behövs förändringar i LAS, bland annat att det vid arbetsbrist ska kosta mindre för arbetsgivare att säga upp tillsvidareanställda och att rätten till återanställning av tidigare uppsagd personal ska luckras upp. Detta innebär, säger hon, att man får räkna med att fler än hittills riskerar att sägas upp. LAS ger arbetstagarna ett alltför starkt skydd. Det finns behov av att ”modernisera LAS och turordningsreglerna” genom att regeln ”sist in först ut” tas bort.

## Arbetsgivaren bestämmer

Sverige har i själva verket ett svagare anställningsskydd än de flesta länder i västvärlden, enligt OECD har Sverige plats 21 av 28. När det gäller arbetsbrist är det också viktigt att komma ihåg att det är arbetsgivaren som bestämmer när det är arbetsbrist. På tjänstemannasidan är det inte ovanligt att arbetsbristen handlar om en enda person som arbetsgivaren vill flytta på eller få bort. Turordningsreglerna i LAS är här det sista skyddet en arbets-

tagare har i en uppsägningssituation, den enda faktor som arbetsgivaren inte bestämmer över.

Eftersom jag själv var ledamot i den statliga utredning som i början på 1970-talet utarbetade förslaget till LAS kommer jag väl ihåg de heta diskussioner vi i utredningen hade om turordningsreglerna. Arbetsgivarna var redan då starka motståndare till förslaget och reserverade sig också i slutbetänkandet. Dagens diskussion är därför inget överraskande.

## Kollektivavtal och LAS

Huvudregeln är att turordningsreglerna i lagen kan ersättas med kollektivavtal. Ett sådant avtal gäller för både organiserade och oorganiserade arbetstagare. På arbetsplatser som saknar kollektivavtal finns inte någon möjlighet att med bindande verkan träffa avtal om avvikelser från LAS. Kollektivavtal kan dels ha träffats i förväg, det vill säga avtalet har redan sådana regler som standardvillkor, dels kan ett kollektivavtal träffas i en uppsägningssituation, så kallad avtalsturlista.

Den stora tvistefrågan har alltsedan tillkomsten av LAS 1974 varit arbetsgivarnas krav på att ”lämplighet och skicklighet” ska vara med i lagtexten och bedömningen av vilka som ska sägas upp. I förhandlingar om avtalsturlistor har man från fackets sida alltmer tagit hänsyn också till företagets krav på tillräckliga kvalifikationer hos arbetstagarna, men samtidigt ställt krav på exempelvis kompetens-

utbildning för dem som sagts upp.

En gemensam utredning om de faktiska konsekvenserna av turordningsreglerna gjordes för några år sedan av PTK och Svenskt Näringsliv (SN). Den mynnade ut i att PTK var berett att rucka på turordningsreglerna i LAS om arbetsgivarna var beredda att satsa på kompetensutbildning för de uppsagda. Detta krav skulle gälla både för tillsvidareanställda och visstidsanställda, en grupp som ökat starkt på senare år. Fack och arbetsgivare på tjänstemannasidan träffar allt oftare avtalsturlistor, idag i cirka 70 procent av alla uppsägningar.

## Robust konstruktion

En undersökning omfattande 200 företag som hade genomfört driftsinskränkningar de senaste två åren visade på en större samsyn än vad många trott. Nio av tio företag och sju av tio fackliga företrädare uppgav att det fanns en samsyn på behovet av driftsinskränkning och att man i en avtalsturlista kommit överens om vilka som skulle sägas upp. I nio av tio fall var en avtalsturlista kombinerad med någon typ av förmån utöver lag och avtal till de uppsagda arbetstagarna, förlängd arbetsfri uppsägningstid var det mest frekventa.

Det kan konstateras att LAS med sin mix av tvingande regler och möjlighet för parterna att träffa avtal om avvikelser från lagen visat sig vara en mycket robust konstruktion. Att mot denna bakgrund hävda att LAS och turordningsreglerna behöver moderniseras är ett märkligt påstående som i bästa fall vittnar om en djup okunskap om de verkliga förhållandena. **S G**



**SJÖSPORTSKOLAN**

Swedish Maritime Academy

## Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg  
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training  
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

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

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

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

# Vice ordförande har ordet

Vi har kommit en bra bit in på det nya året med snöskottning och annat. Jag jobbade julhelgen och mellandagarna och det verkar som om trenden är att fler och fler väljer att inte fira jul hemmavid, i alla fall om jag ska döma efter våra pax-siffror. Jag försöker just nu uppbringa någon sorts geist för att ta itu med de saker som legat på lut men det går trögt.

Jag åkte in till stan idag, och hur det var så såg jag plötsligt alldeles tydligt solkatter i ett skyltfönster, och alldeles riktigt, när jag lyfte blicken mot skyn såg jag en stor bit alldeles blå himmel där solen kunde lysa igenom. Det gav mig anledning att reflektera över de senaste årens vintrar och klimatförändringar och på något sätt vaknade hoppet om ett år med andra förutsättningar.

Det har varit mycket om trakasserier på senare tid. Låt oss genast slå fast att varje människa har rätt till sin egen kropp och sin egen integritet! Under Sjöbefälsföreningens senaste styrelsemöte behandlades ett ärende i den här frågan, ett ärende som på grund av gamla strukturer och allmän ovilja hos arbetsgivaren, tillåtits växa alldeles ohämmat. Ett befäl ombord kan helt enkelt inte bete sig hur som helst utan konsekvenser. Våra redare måste förstå att de är ytterst ansvariga för all sin personal, och att det faktiskt är de som sätter normer och bygger kulturer i ett rederi. "Vad som händer till sjöss, stannar till sjöss" är inte en paroll som gäller!

Det är bra att det förs en diskussion i samhället om trakasserier i alla former, det verkar finnas ett uppdämt behov tvärs igenom alla sociala strukturer. För våra kvinnliga sjöfarare finns också en hashtag, #lättaankar, om ni vill läsa eller skriva.

I kölvattnet av det här har det tyvärr dykt upp ett mindre smickrande fenomen, nämligen hur snabbt personer blivit uthängda i sociala medier och press, helt utan föregående rättegång och dom. I något fall med en skruvad förklaring om att det är "för det allmännas bästa" och något fall har visat sig vara privat och tämligen dåligt underbyggt. I samband med det här kan vi var och en reflektera lite över hur vi agerar och interagerar med kollegor och besättning ombord på fartyg.

Jag håller med min styrelsekollega Annelie Hamberg i det hon skrev i sin ordförandespalt i nummer 8 2017, om att återuppväcka telegrafistjobbet under lite andra premisser.

Det är en mycket spännande tanke att ha ett utbildat administrations- och HR-befäl ombord som kunde ta hand om, bland annat, kommunikation och rapportering. Säkerligen skulle det också underlätta en hel del för avdelningarna i land. En innovativ tanke, och det hör ju också till det fackliga arbetet att försöka skapa nya och fler jobb, särskilt som det också kan tyckas ligga i tiden då aktörer som European Transport Worker's federation, ETF, och European Community Shipowners' Associations, ECSA, varnar för ökad administration och rapportering som istället för att följa en gemensam europeisk modell har övergått till nationella lösningar.

Och, apropå bemanning av fartyg har det dykt upp tankar om obemannade fartyg som ska köras från land, om det lär vi bli varse, så småningom.



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](mailto:sjobefalen@sjobefal.se)

### Jag kommer att ta sjökaptensexamen till sommaren och har redan nu börjat ansöka om jobb. Vad ska jag tänka på innan jag ingår ett avtal med en arbetsgivare?

Först och främst vill vi gratulera dig till din kommande examen. Efter flera år av studier ska du nu ut i verkligheten för att jobba med det du har utbildat dig till.

Det finns en hel del saker som är värda att tänka på innan man skriver på ett anställningsavtal då ett anställningsavtal är ett bindande avtal mellan två parter – dig och din arbetsgivare. Det är därför viktigt att du är medveten om vad du skriver på. Ett ingånget avtal gäller. Vi förordar alltid att arbetsgivaren har ett tecknat kollektivavtal med oss för att på så sätt säkerställa att du omfattas av schyssta villkor såsom lön, semester, försäkringar, med mera. Genom kollektivavtalet omfattas du som arbetstagar ofta av villkor som är bättre än lagens.

Vidare kan det vara bra att känna till törnlängderna i rederiet/fartyget och dess trafikmönster för planeringens skull. Man kan också höra sig för vad andra har för erfarenhet av den aktuella arbetsgivaren.

En annan sak som är värd att känna till är att man inom färjetrafiken valt att precisera vilken basort som gäller. När arbetsgivare och arbetstagar vid tecknande av anställningsavtal träffar överenskommelse om särskild basort, åligger det arbetsgivaren att förvissa sig om, att arbetstagar är införstådd med innebörden av sådan överenskommelse, det vill säga att rätten till resa inte gäller hemorten.

Hur ser anställningen ut? Är anställningen tillsvidare, är du provanställd eller är anställningen tidsbegränsad? Oavsett anställningsform kan du som medlem alltid höra av dig till oss för vidare diskussion då det kan skilja en del mellan anställningsformerna.

Vill du läsa mer om våra kollektivavtal så går du in på Sjöbefälsföreningens webbplats där du klickar dig vidare till "Anställning & avtal" och vidare till "Avtal". Där finner du avtal och lönebilagor för de olika kollektivavtalen som är tecknade med våra motparter, SARF och ALMEGA.

Stort lycka till med ditt framtida jobb!

# SPANAR EFTER SJÖJOB

Sjöfartsbranschen är speciell, därmed är också sjöjobb speciella. De omgärdas av en massa olika regler, certifikat och behörighetskrav. För befäl räcker det ofta inte att ha gått en utbildning på någon av sjöfartshögskolorna för att bli anställningsbar. Det är inte lätt för en vanlig handläggare på Arbetsförmedlingen, AF, att hålla reda på sjöfartens alla krav. Därför finns AF Sjöfart.

TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

**GÖTEBORG** FEBRUARI 2018

– Vi tillhör AF och har naturligt ett arbetsmarknadsfokus. När man tänker på andra myndigheter, till exempel Transportstyrelsen, har de mer fokus på regler, skolorna har fokus på utbildning och arbetsgivarna på branschkrav. Arbetsmarknadsfokus innebär att vi har fokus på alla delar, säger Horacio Clemente, handläggare på AF Sjöfart i Göteborg.

AF Sjöfart finns på tre orter men huvudsätet är i Göteborg där tre handläggare arbetar med sjömän bosatta i hela landet. I Stockholm finns två handläggare som jobbar med sjöfart och i Helsingborg en.

– Vi träffar sjömän bosatta i hela landet, eller vi har kontakt med dem, mest via telefon eller e-post, och om de bor lokalt träffar vi dem, förklarar Horacio.

Hans kollega, Katarina Källman Rexus, förklarar att de har ett nationellt uppdrag och att alla sex handläggare organisatoriskt tillhör en enhet och har en chef.

## Tappade kontroll

Fram till juli 2016 var AF Sjöfart ett eget kontor. Efter en omorganisation skapades enheter med underliggande sektioner, och då blev AF Sjöfarts en sektion under en enhet.

– Skillnaden när vi gick från att vara ett eget kontor till att vara en del av en annan enhet, en sektion, är att vi då tappade kontroll över vissa saker, säger Katarina.

– Det blir fel när våra kockstewardar i Luleå kallas på rekryteringsträff i Göteborg, det är en effekt av att vi inte är ett eget kontor, fyller kollegan Laila Svedberg Poulsen i.

– Alla enheter har en sifferkod och om

de sitter på kontoret i Göteborg och söker efter en kock och skickar ut en kallelse till en rekryteringsträff, då kommer våra sökande ute i landet med, eftersom de ligger under samma enhetskod, förklarar Katarina.

– Alla som är inskrivna på det här kontoret hamnar under detta nummer, förtydligar Horacio.

– Inklusive de som bor utomlands, lägger Laila till.

– Det var bättre när vi var ett eget kontor, säger Katarina.

## Vet inte hur det blir

Nu är det dags för omorganisation igen. AF planerar att omorganisera hela myndigheten, men handläggarna som arbetar med sjöjobb vet inte hur AF Sjöfart kommer påverkas. När den nya organisationen ska införas är också oklart.

– Var vi kommer hamna efter omorganisationen vet vi inte. AF planerar att indela verksamheten i tre spår, AF arbetsökarcenter, AF arbetsgivarcenter och AF matcha direkt är de tre arbetsnamnen, säger Katarina. Tanken är att gå från generalist till specialist och att arbeta mer inriktat mot kunderna utifrån ärende och behov.

– Det här är fortfarande väldigt diffust, vi vet inte hur det kommer fungera i praktiken, säger Horacio och tillägger att det finns en viss risk att AF Sjöfart kommer hamna i kläm. Det är lätt att vi blir bortglömda då verksamheten är liten och enbart består av sex handläggare.

– Vi har samverkan på myndighetsnivå, enhetsnivå och lokal nivå. Det är så som det är med MBL, arbetsgivaren tutar innan de kör över. Meningen är att alla ska vara med på tåget men det är inte alltid det är

så. När vi blev en sektion lyssnade de inte på oss, säger Laila, lite uppgivet.

## Lång upplärningstid

Alla är de överens om att det inte skulle fungera om några av handläggarna som jobbar med sjöfart skulle sitta med bara arbetssökande och några med bara arbetsgivare, eftersom de då inte får helhetsbilden,

– För att bli en hyfsat självgående handläggare på AF sjöfart tar det ett år, skulle vi splittas upp följer inte kunskapen med, säger Laila.

– Att det är så lång upplärningstid beror på att det tar tid att förstå hur allt hänger ihop med krav och behörigheter, säger Katarina.

– Vi försöker baka ihop allt det här och tänka ur ett arbetssökarperspektiv, säger Horacio.

– Jobbfokus kallas det i vår bransch. Vi gör vad vi kan för att vi ska få fortsätta som vi gjort, säger Katarina.

Horacio, Katarina och Laila gör ofta så här, fyller i varandras meningar. Det är tydligt att de är en väl fungerande arbetsgrupp och att de trivs med varandra.

Horacio berättar att det på AF finns handläggare för i princip allt, så att handläggarna kan få stöd i sitt arbete.

– Men inom sjöfart finns inget handläggare för det är vi som har den kunskapen, påtalar han.

– Risken är att vi tappar all kompetens. En sjöman som hamnar på ett lokalkontor där det inte finns någon kunskap om sjöfartsbranschen riskerar att inte få någon hjälp med det som berör sjöfart om handläggarna inte vet att de kan vända sig till oss och få stöd, säger Katarina.

## Knyter ihop säcken

För att få befälsjobb inom sjöfarten ska du inte bara ha rätt utbildning. Sjöfartsbranschen är väldigt specifik och styrs av certifikat och behörigheter, dessutom är det vanligt att olika redare ställer andra och högre krav.

– Vi knyter ju ihop den säcken. Vi lägger mycket energi på att ta reda på vad som gäller, säger Katarina.

– Även socialförsäkringsmässigt, och skattemässigt om folk är utomlands, vi hänvisar till rätt instans, säger Horacio.





Horacio Clemente.

– Jag har en bakgrund från Stena både till sjöss med ombordservice och från personalavdelningen iland med bemanning av fartyg. Jag utbildade mig därefter till socionom och fattade tycke för arbetsmarknadsfrågor. Jag jobbade på AF och så blev det en öppning här 2013.



Katarina Källman Rexius.

– Jag gick sjökaptensprogrammet och jobbade några år som styrman. Av familjeskäl gick jag iland 2006 och började då arbeta på Sjöfartsverket. I samband med en omorganisation sökte jag mig hit, 2010.

– Vi är så bra på att matcha direkt eftersom vi plockar in alla meriter och kvalitetssäkrar dem, säger Laila.

– Kartläggningen av meriter innebär att vi går igenom en sjömans samtliga papper, utifrån det får vi en bild av arbetsförutsättningarna, säger Horacio.

### Kvalitetssäkrar kompetensen

Vissa yrkesgrupper har många olika möjligheter till jobb, för sjöfolk, och i synnerhet sjöbefäl, är det inte så. Därför är det bra att samla arbetsökande sjömän på ett ställe.

– Om vi säger att en person är utbildad till socionom, då finns det många olika jobb, en väldigt bredd, då kan det vara så att man inte till hundra procent uppfyller kraven i en annons men man kan ändå söka. Men om en annons söker ett befäl med klass II kan inte någon med klass V söka, säger Katarina.

– Jag brukar förklara med att säga att det är som skillnaden mellan att ha moppekort och att ha körkort för tung lastbil med släp, säger Laila.

– Sjöfartsbranschen är så specifik och styrs av certifikat och behörigheter och kan man inte vad certifikaten och behörigheten innebär är det svårt att hjälpa sökande, säger Katarina.

Laila påpekar att det också är en fördel för arbetsgivarna att just handläggarna på AF Sjöfart arbetar med de arbetsökande inom sjöfart, eftersom de kvalitetssäkrar kompetensen genom att kontrollera be-

hörigheter och ständigt jobba med att vara uppdaterade på vad som gäller.

– För en person som inte är insatt i det här med krav, regelverk, behörighet och certifikat är det lätt att tro att ”du kan väl söka, det är arbetsgivaren som bestämmer”, det är det som händer när handläggare som inte har kunskap om reglerna ska hjälpa våra arbetssökande, säger Katarina.

– Eller om en arbetsgivare skriver fel i annonsen och skriver Klass XIII i stället för Klass VIII, det hände nyligen, då fick jag ringa och säga att det blivit fel. Det är mycket sänt vi gör, dels håller koll på att arbetsgivarna gör rätt, dels håller koll på papper, vi är ute på skolor och informerar, både på gymnasiet och på universitetet. Vi informerar om vikten att vara inskriven på AF, säger Laila.

### Handlar om arbetsmarknadsläger

På hela AF finns nu cirka 1 000 personer med sjöyrken inskrivna.

– Ungefär 300 på vår sektion och det är i princip ingen ombordpersonal utan driftsbesättning, säger Katarina.

Intendenturbefälen tillhör inte AF Sjöfart för de har även en arbetsmarknad iland.

– Ombordservicepersonalen är inte i behov av vår service på samma sätt som driftspersonalen då de har en arbetsmarknad i land inom till exempel restaurang och hotell, säger Horacio.

– Men vi kartlägger dem, lägger Laila till. Våra system kräver att en sökande står uppskriven på en handläggare men om

någon ringer spelar det ingen roll vem som tar det. Skulle ett intendenturbefäl ringa och vilja ha råd så får de det, vi pratar ju med alla, fortsätter hon.

Horacio berättar att intendenturpersonal ofta har säkerhetsutbildningar som är knutna till det rederi de är anställda i.

Det gör att de inte alltid kan byta arbetsgivare, men AF Sjöfart erbjuder inte sådana utbildningar till intendenturpersonal.

Om någon får en kurs av AF ska det vara arbetsmarknadspolitiskt försvarbart.

– Ingen utbildning är en rättighet, säger Horacio.

– Det handlar om arbetsmarknadsläget, ett exempel, kockstewarder behövdes och vi hittade några som saknade Basic Safety, då kunde vi ordna det, säger Laila.

### Antal arbetslösa sjöbefäl

Katarina tar fram arbetsmarknadsläget för Sjöbefäl i februari 2018.

– Bland nautiska befäl är 46 stycken med klass V arbetslösa. Av dem är 26 helt öppet arbetslösa, 11 stycken har en längre tidsbegränsad anställning, 6 stycken är tim- eller deltidsanställda och 1 är förhindrad, vilket kan innebära en sjukskrivning, semester eller föräldraledighet, 2 har tillsvidareanställningar men är fortfarande inskrivna, de söker annat, det kallar vi för ombytessökande, säger Katarina.

– Antal öppet arbetslösa maskinbefäl med klass V är 3 stycken, totalt med en klass V är 14 arbetslösa och av dem är 3 tim- eller deltidsanställda, 6 har en längre tidsbegränsad anställning och 2 är ombytessökande.

– Det är lite svårt att veta exakt hur stor

” Jag brukar förklara med att säga att det är som skillnaden mellan att ha moppekort och att ha körkort för tung lastbil med släp.



Laila Svedberg Poulsen.  
– Jag jobbade som matros i åtta år och blev därefter ombudsman på Svenska sjöfolksförbundet. Jag utbildade mig sen till socionom och jobbade på Stadsmissionen i 16 år med olika befattningar. Efter en omorganisation valde jag att gå vidare och hamnade på AF i Borås för att 2013 börja på AF sjöfart.



arbetslöshet det är. Transportstyrelsen kan bara se hur många behörigheter som finns och hur många mönstringar som gjorts, men vi vet inte hur många svenskar som faktiskt jobbar till sjöss, säger Katarina.

Det är exempelvis många befäl som går som manskap, men som självklart hellre skulle vilja ha ett befälsjobb.

– Vi har några som går som matros inom färjetrafiken och väntar på andra jobb, säger Laila.

### Lågt förtroende för AF

Handläggarna på AF Sjöfart tar varje månadskifte ut statistik som anger hur många som är öppet arbetslösa den sista varje månad, den skickas bland annat till Sjöbefälsföreningen.

Det är svårare med statistik som visar hur många som får jobb efter sin sjöbefälsutbildning. Även om det går att ta reda på hur många som utexamineras varje termin är sådant svårt att veta.

– De kommer lite olika, vissa på våren, vissa på hösten, eller efter ett år, förklarar Katarina.

AF Sjöfart medverkar vid de studentmässor som arrangeras av Sjöbefälsskolorna i Göteborg och i Kalmar. Den vanligaste frågan de brukar få då är: ”Har ni nåt jobb, eller?”

– Det är en villfarelse bland gemene man att man ska få ett jobb här, men så är det inte, man måste söka själv, säger Laila.

– Vår monter är inte den mest välbesökta på mässorna, erkänner Katarina, men de borde komma till oss mer än de gör, tycker hon.

– Förtroendet för AF är generellt lågt

och det som skrivs i media är i regel negativt. Det här bidrar givetvis till att folk undrar vad vi kan hjälpa dem med. Det är en vanlig fråga, vad kan ni hjälpa till med? Många blir väldigt förvånade när de pratat med oss. Under en mässa kom en nyutexaminerad styrman och pratade med oss och efter det raggade han i princip folk till oss för han insåg att han fått bra information, säger Horacio.

– Många vet inte att man behöver vara inskriven på AF och aktivt arbetssökande för att skydda sin sjukpenninggrundande inkomst hos Försäkringskassan, säger Laila.

– Men även för att skydda sin A-kasseni-vå, så den inte nollställs, tillägger Horacio.

### Bra på att matcha direkt

AF Sjöfart samarbetar med Trygghetsrådet, TRR. De har en överenskommelse om att när TRR tar emot en sjöman ska de i största mån be honom eller henne att också vända sig till AF Sjöfart. Om någon vill ha TRR:s hjälp med utbildningar kan handläggarna på AF Sjöfart lämna en rekommendation så att de får rätt utbildningar och därmed förhindra att arbetslöshetstiden förlängs och att medel går till fel utbildningar.

– För att vi ska kunna ha kontakt med TRR gällande en sökandes ärende behöver sjömannen skriva ett sekretessmedgivande, förklarar Horacio.

– Det får vi nästan alltid för de är ju också intresserade av att det blir rätt, men ibland får vi påminna TRR om att vi finns, säger Laila.

– När vi får en fråga från ett rederi kan vi ofta direkt ge dem förslag för vi känner

våra arbetssökande väldigt väl, det skulle vi inte kunna om vi inte hade kunskapen och kollen på behörigheter, certifikat och våra sökandes kompetens. Generellt har vi mer kunskap om våra sökande än de har på ett vanligt AF-kontor säger Katarina. Många rederier vänder sig till oss direkt för att de inte vill annonsera.

– Och få en massa arbetssökanden med fel kompetens som drömmer om att jobba på sjön, fyller Laila i.

– Vår kunskap om kompetensen hos arbetssökande och om vad olika rederier behöver gör att vi ibland kan hjälpa till med direktmatchningar när någon har en kompetens som efterfrågas, säger Horacio.

– Något av det vi jobbar mycket med är de dolda jobben, arbetsgivare som vill ha förslag på personer som är tillgängliga och har alla papper, då vänder de sig till oss, säger Laila.

– De annonserna kommer ju aldrig ut, lägger Katrina till.

– Det vi gör som en vanlig arbetsförmedlare vanligtvis inte gör är att vi jobbar med prognoser, varsel, remissvar, branschråd, mässbesök, skolbesök, är delaktiga i upphandling av utbildning inom sjöfart och sakkunniga i sjöfartsfrågor gentemot övriga AF. Och lite till, säger Laila. **A H**

### Arbetsförmedlingen Sjöfart

Besöksadress i Göteborg: Nordhemsgatan 12

Besöksadress i Helsingborg: Södergatan 39

Besöksadress i Stockholm: Arenavägen 57, Globen

Öppet endast för bokade besök

Telefon: 0771-370 345, vardagar 08.00–16.30

Mejladress: sjofart@arbetsformedlingen.se

# Blå Tillväxt imponerar





## Inflaggningar, tonnageskatt och total politisk uppslutning för sjöfarten. Infrastrukturminister Tomas Eneroth verkar i en tid då svensk sjöfart ser ut att ha nått en positiv vändpunkt. Samtidigt gör höjda avgifter för sjöfarten att många i branschen skakar på huvudet. Men han tror på en ljus framtid för sjöfarten och är beredd att arbeta för långsiktigt hållbara konkurrensvillkor.

TEXT ANDERS FAHLMAN FOTO KRISTIAN POHL/REGERINGSKANSLIET

STOCKHOLM FEBRUARI 2018

### Vilka åtgärder vill du se från politiskt håll för att realisera ambitionen att sjöfarten ska användas i högre utsträckning än idag för att uppnå målen med det hållbara samhället?

– Det handlar bland annat om den infrastruktur vi bygger. Vi satsar 100 miljarder kronor mer än den förra regeringen på att investera i nya vägar och järnvägsspår, men också på åtgärder för att förbättra anslutningarna till hamnarna och därmed till sjöfarten. Jag bjöd nyligen in företrädare för 54 kommunalt och kommersiellt ägda hamnar till regeringskansliet och det var faktiskt första gången detta skedde. Så det var ett historiskt möte. Företrädarna uttryckte stor uppskattning över att vi bjöd in dem för att prata om hur vi kan kraftsamla för att öka möjligheterna att flytta över mer gods till sjöfart. Sjöfarten är underutnyttjad och vi vill av klimatskäl använda den i större utsträckning, både för vår export men också för att få en fungerande kust- och inlandssjöfart. Här finns det stora möjligheter men då måste vi använda hamnarna effektivare. Infrastruktursatsningar och godsstrategi är de två politiska projekt vi arbetar med nu och de kommer att förbättra förutsättningarna för sjöfarten ordentligt.

### Ett hinder för kustsjöfart är höga farleds- och lotsavgifter. Hur ser du på det?

– Det handlar om avgifterna men också om att se till att det finns bra anslutningar till hamnarna för att kunna leda ut godstrafiken i större utsträckning. Och det är klart att vi tittar på både avgiftsstrukturen och vilka ekonomiska incitament vi kan

åstadkomma. Vi lanserar nu förslaget om eko-bonus vilket innebär att vi kommer att lägga 50 miljoner kronor för att hitta sätt som stimulerar klimätvänliga alternativ inom sjöfarten. Och så finns en uppföljning av farledsavgifterna eftersom jag i dialog med branschen har förstätt att man har synpunkter på konstruktionen.

### Så det finns alltså funderingar kring farledsavgifterna?

– Jag har en bra diskussion med Blå Tillväxt och tycker att sedan jag tillträdde har fått en väldigt fin och fungerande dialog med sjöfarten. Och detta i ett läge när inflaggningen ökar och handelsflottan expanderar inte minst som följd av tonnageskatten som vi införde. Det finns alltså hopp och framtidstro för svensk sjöfart. Jag är alldeles övertygad om att vi kommer att fortsätta ha ett bra och

” Det är klart att vi tittar på både avgiftsstrukturen och vilka ekonomiska incitament vi kan åstadkomma.

konstruktivt arbete och jag är naturligtvis beredd att vidtaga vidare åtgärder för att stärka svensk sjöfart, vilket ur klimatsynpunkt är helt nödvändigt. Då ingår att vi arbetar både med hur infrastrukturen fungerar för att det ska bli lättare att ansluta till hamnarna och sjöfarten. Men också om hur vi moderniserar och inte minst digitaliserar infrastrukturen. På det området pågår många intressanta projekt i flera hamnar just nu. Men vi måste också titta på de ekonomiska styrmedel som finns. Det är ju självklart att de är föremål för diskussioner. Jag vet att det varit kritiserat att farledsavgifterna nu har höjts i två omgångar. Bakgrunden till det är att man underlät att ha en långsiktig finansiering för Sjöfartsverket och sjöfartstjänsterna under väldigt lång tid. Jag tror inte att det är hållbart. Jag tror det är viktigt att hitta hållbara finansieringslösningar så att man vet utgångspunkterna från branschens sida.

Långsiktighet, inte minst i en bransch som gör stora investeringar, är ju helt avgörande. Och därför vill jag skapa långsiktigt hållbara konkurrensvillkor för svensk sjöfart.

### Hur vill du att sjöfarten ska ha utvecklats om 10 år? Vad tror du krävs för att det ska bli så?

– Då har sjöfarten i ännu större utsträckning än idag ställt om sina drivlinor så att vi snabbare når målet att ha en fossilfri fordonssflotta. Jag tror också att den inflaggning vi ser nu bara är början. Den kommer att öka vilket är viktigt för Sverige som exportberoende nation. Det är även viktigt för landet av försörjningsskäl. Jag tror att vi kommer ha en ökad omfattning på sjöfarten, inte minst kustsjöfarten. Då måste vi också se till så att det är kommersiellt möjligt att välja sjöfartsalternativen, samt att det är funktionellt möjligt – det vill säga att det finns bra anslutningar. Därför kommer vi att ha fått se större investeringar i ett antal av våra hamnar, inte minst fördjupningar, som gör att vi kan ta in större fartyg till våra kajer. Och så kommer digitaliseringen att slå igenom. Beställare av gods är mindre intresserade av vilket transportslag man använder. Men de vill kunna följa hela kedjan och där måste sjöfarten hänga med i den digitalisering som pågår i den övriga transportsektorn. Då måste vi naturligtvis också arbeta politiskt för att underlätta, inte minst när det gäller internationella transporter så att det inte uppstår regleringshinder och liknande.

### Vilken är din uppfattning om samarbetet Blå Tillväxt?

– Jag är imponerad av Blå Tillväxt. Det är den svenska modellen när den är som bäst. Här samlas aktörerna och jobbar tillsammans för att lyfta branschen. Detta är särskilt viktigt idag när vi ser stora behov av att säkra kompetensförsörjningen. Vi har idag 100 000 lediga jobb på svensk arbetsmarknad. Bara de infrastrukturinvesteringar vi ska göra framöver kommer att rendera 250 000 årsarbeten. Vill vi öka transportarbetet och säkerställa att sjöfarten ska finnas som en stark resurs så måste vi också utbilda fler till arbete inom sjöfarten. Här kan Blå Tillväxt fortsätta att göra goda insatser. Det handlar om att tala väl om verksamheten och skapa framtidstro så att alltfler inser att sjöfart är bransch i expansion och ett bra yrkesval. Och då handlar det också om att se till så att det finns utbildningsplatser. **A F**

# STCW-kurser

**SAFETY  
GRUPPEN**  
SECURITY & SAFETY TRAINING



## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### BASIC SAFETY

13-14 mar      26-27 jun  
20-21 mars    21-22 aug  
17-18 apr  
23-24 april  
22-23 maj



### ADVANCED FIRE FIGHTING

14-15 mar  
18-19 apr  
23-24 maj  
27-28 juni



### CRISES CROWD MNG

16 mars  
25 maj  
29 Juni



### MEDICAL CARE

12-14 mars  
7-9 maj



### RESCUE BOAT

12 mar  
16 apr  
21 maj  
25 jun



### FAST RESCUE BOAT

13 mars  
17 april  
22 maj  
26 juni



# 2018

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

5-9 mar  
9-13 apr  
14-18 maj  
25 maj - 3 juni  
28 maj - 1 juni  
30 juli- 3 Aug



### ADVANCED FIRE FIGHTING

4-6 apr  
7-9 maj



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

16 mars  
27 mars  
19 april  
24 maj  
8 maj  
29 maj  
15 juni



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

19-20 mars  
7-8 jun



### SHIP SECURITY OFFICER

15-16 maj



### MEDICAL FIRST AID

19-20 april  
24-25 maj



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

15-16 mar  
26-27 mar  
18-19 apr  
23-29 apr  
7-8 maj  
28-29 maj  
14-15 juni



### FAST RESCUE BOAT

12-13 mars  
14-17 april  
21-22 maj  
25-26 juni



### CROWD CRISES MNG

20-22 feb  
20-22 mar  
26-27 apr  
29-31 maj



### MEDICAL CARE

12-14 mars  
7-9 maj



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: [safetygruppen.se](http://safetygruppen.se)

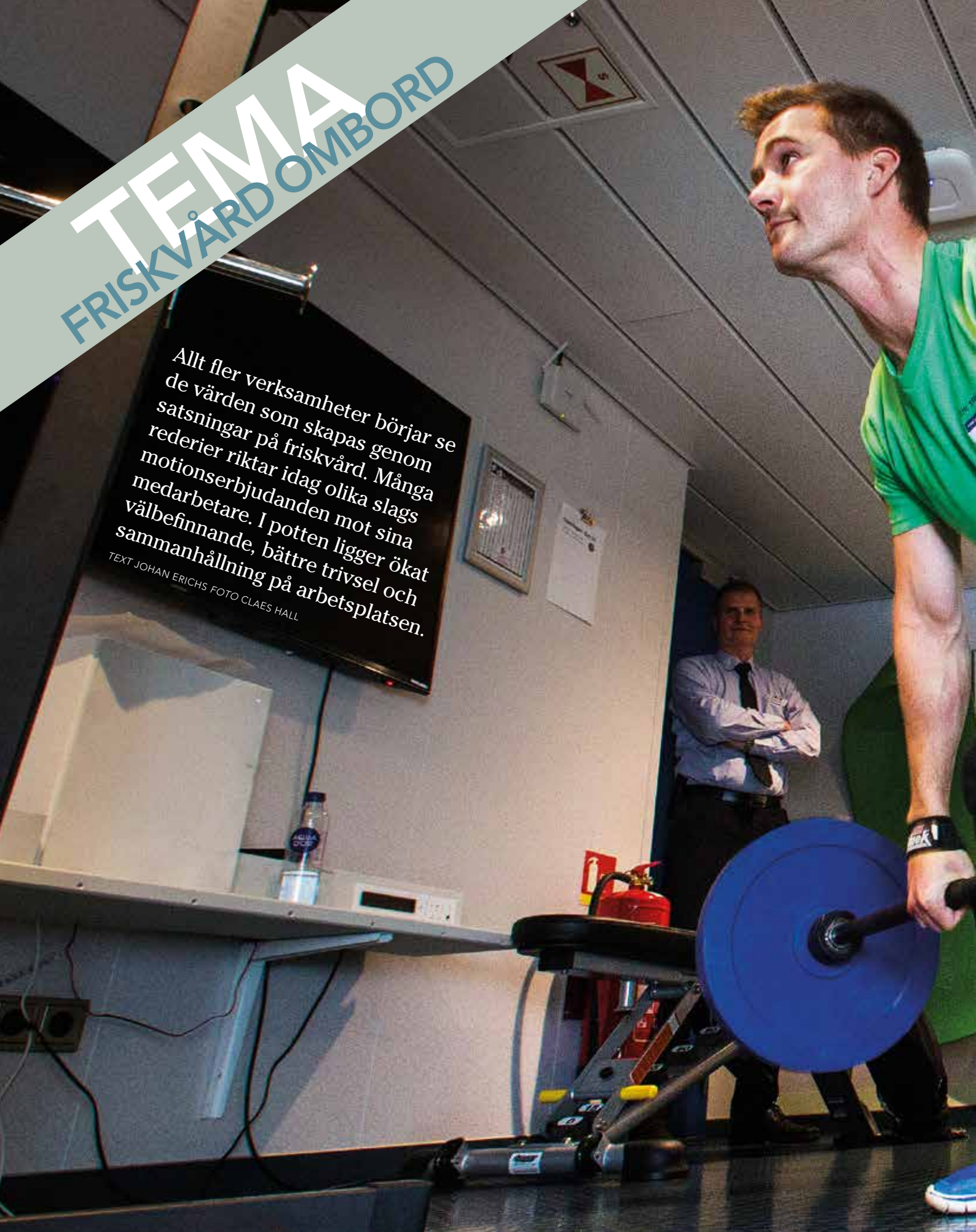
08-410 215 50

# TEMA

## FRISKVÅRD OMBORD

Allt fler verksamheter börjar se de värden som skapas genom satsningar på friskvård. Många rederier riktar idag olika slags motionserbjudanden mot sina medarbetare. I potten ligger ökat välbefinnande, bättre trivsel och sammanhållning på arbetsplatsen.

TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL





Fullt ös med Queens of the Stone Age och Jeppe Hansen, Dual Officer på *Copenhagen*, kör ett pass med de fria vikterna. – Perfekt för mig att kunna träna ombord, då kan jag lägga tid på annat när jag är i land, menar han.

# Friskvårdsatsning får stora



Rejäl träning med hantlarna. – Det känns verkligen jättebra efter att pass i gymmet, jag mår bättre och kroppen mår bättre och jag blir starkare i ryggen, berättar Lars Olof Hansson, matros på *Stena Germanica*.

# effekter på arbetsplatsen

Stärkt hälsa och ökad trivsel är några av de positiva effekter som kommer av en friskvårdssatsning på en arbetsplats. För att nå framgång är det viktigt att lyfta hälsofrågorna till ledningsnivå och konsekvent involvera cheferna i hälsoarbetet.

Ansvarstagande, individhänsyn och bredd i aktivitetsutbudet är nyckelbegrepp för att skapa motivation och intresse bland medarbetarna.

GÖTEBORG DECEMBER 2017

Stena Line har sedan 2007 haft en tydligt utformad hälsovårdstrategi riktad mot samtliga chefer med ansvar för hälsa. Utifrån denna bedriver man friskvård och försöker så långt det är möjligt anpassa aktiviteter och rådgivning efter individuella förutsättningar och önskemål.

– Vi är i strategin tydliga att berätta om vad hälsa betyder för individens välbefinnande men också för arbetsprestationen och poängterar att individen alltid måste ha ett ansvar för den egna hälsan och hälsobefrämjande insatser, berättar Karin Gelkén, HR Manager med ansvar för hälsa inom Stena Line.

Indirekt mål för satsningen är att minska sjukfrånvaron men också att få medarbetare som mår bra, presterar väl och vill stanna kvar hos arbetsgivaren Stena Line.

– Satsningen är svår att mäta, det vi kan mäta på är sjukfrånvaron och bryta ut svar från våra återkommande medarbetarundersökningar. Hälsofrågor i våra medarbetarundersökningar får ett väldigt positivt gensvar. Många verkar uppskatta att de genom våra satsningar får möjlighet till ett varierat motionsutbud och får lära sig mer om hälsa, motion och kost. Allt fler inser att de verkligen kan påverka sin egen hälsa, säger Karin Gelkén.

## Uppgradering

Hälsovårdssatsningen har reviderats i ett par omgångar sedan starten och hälsofrågan är numera ett återkommande ämne på ledningsmöten.

– Numera riktar och definierar vi ansvaret för hälsa mycket mer tydligt jämfört med tidigare. Vi gör det tydligt gentemot

våra chefer att de måste ta ett aktivt ansvar för att jobba med hälsofrågor på samma sätt som de jobbar med arbetsmiljöfrågor. På samma sätt som viktiga strategiska frågor är med på dagordningen vid ledningsmöten och samverkansforum ska också hälso- och friskvård vara en given punkt inom Stena Line.

Det är inte enkelt att alltid åstadkomma en tydlig gränsdragning för hur långt chefernas initiativ ska inverka på den enskilda medarbetarens intresse och vilja för hälsovård och motion.

– Det är svårt att tvinga cheferna, säga ni måste göra, ni måste se till, det blir sällan rätt och kan leda till osäkerhet och frustration. Men det vi kan göra är att inspirera dem, ge dem kunskap om fysisk aktivitets betydelse för välbefinnande och friskvård och se till att det blir motiverade genom kunskap och verktyg. På samma sätt för vi dialogen med medarbetarna. Det får aldrig vara fråga om något tvång utan det måste ske på frivillig basis. Vår uppgift är att skapa förutsättningar och hjälpa de medarbetare som vill komma igång med fysisk träning.

Hur når man fram till en medarbetare eller en grupp som är ovan eller kanske direkt ointresserad av fysisk träning?

– Genom att väcka lust för träning, inspirera, peka på vilka positiva effekter fysisk träning alltid genererar. Det är viktigt att erbjuda ett brett utbud av aktiviteter och med roliga inslag som kan locka till träning, förklarar Karin Gelkén.

Praktiskt handlar det om att arrangera föreläsningar för att stärka kunskapen om motionens och kostens betydelse för välbefinnande och hälsa.

– Vi är noga hur vi paketerar erbjudanden när vi kommunicerar. Information

ska vara lockande, lättillgänglig och snygg, kommunikationen ska sticka ut och sända positiva signaler.

## Intresset ökar

Karin Gelkén märker ett tydligt ökat intresse för hälsofrågor bland medarbetarna.

– Medvetenheten ökar och många unga människor som kommer in i verksamheten har hälsoänkandet med sig, det är positivt och sprider sig.

Stena Line kan rada upp en mängd olika friskvårdsaktiviteter på olika nivåer mot sina medarbetare. Gruppträning i form av cirkelträning, löpträning, cykeltävlingar, gym i land och gym ombord på fartygen samt föreläsningar med koppling till hälsovård. Dessutom finns en rad samarbeten med olika externa partners som erbjuder olika slags träningsaktiviteter.

– I basutbudet erbjuder vi hälsocoaching, rehab-behandling, hälsoundersökningar och personlig rådgivning kring hälsovård. Därutöver finns det en rad aktiviteter som chefer på olika nivåer initierat och satt igång. Det kan vara allt från stegtävling till stavgångsgrupp och ett kort pass morgongympa, berättar Karin Gelkén.

Stena Line erbjuder idag ingen träning på arbetstid

– Det är svårt eftersom vi har så olika förutsättningar beroende på verksamhet och befattning. Däremot uppmuntrar vi cheferna för de olika verksamheterna vid möjlighet, att tillåta och skapa utrymme för träning på arbetstid. Friskvårdsbidrag får dock alla medarbetare som vill. För den som inte har något specialintresse så räcker de aktiviteter vi erbjuder för de flesta medarbetare.

## Trygghet

En bredd i utbudet är viktigt för att försöka erbjuda något som kan passa alla.

– Vi har också kom-igång-träningsgrupper för dem som är ovana att träna och vill känna sig för. Då får alla samma förutsättningar och alla kan känna sig bekväma. Viktigt är också att hitta bra samarbetspartners som hälsoutvecklare som är duktiga på att inspirera och motivera mot individ och grupp. Variation och anpassning till olika individer, intressen och förutsättningar är avgörande för att få en bred uppslutning, det gäller att tänka kreativt.

Karin Gelkén lyfter även fram chefernas betydelse.

– De måste vara med på vagnen och dra det stora lasset när det gäller dialog med medarbetare och fånga tidiga signaler på ohälsa för att stärka motivation och peka på förbättringar. Det märks att hälsovårds-satsningen satt sig och det pratas om hälsa på ett annat sätt idag. Och förhoppningsvis har vi fått en ännu mer trivsam arbetsplats. Träningen har också en social betydelse i den mån att medarbetare från olika områden inom Stena Line och övriga Stena-bolag träffas i samband med aktiviteter.

### Rekrytering

Uppföljningar av hälsosatsningar har ofta stort värde för individen.

Förutom de sedvanliga kontrollerna för Läkarintyget för Sjöfolk, erbjuder Stena Line hälsoprofilsbedömningar vartannat år till de medarbetare som arbetar i land. Där tas livsstilsprover knutna till kolesterol, blodsocker, blodtryck med mera, även ett omfattande hälsosamtal med en sjuksköterska ingår.

– Från all information skapas sedan en individuell profil som kan leda till riktade åtgärder och framtida jämförelser. Dessa kontroller ska inte göras för ofta utan det ska finnas tid att åtgärda och förbättra och se resultat.

Kosten är ett givet inslag i en friskvårds-satsning. Stena Line arrangerar föreläsningar om kostens betydelse för välbefinnande.

– Här finns utrymme att göra mer. Vi berättar om matens stora betydelse för välmående, medicinska och mentala

effekter men även vad maten innehåller, avslutar Karin Gelkén.

### Aktiviteter

Scandlines seglar över Femern Bælt mellan Danmark och Tyskland. Korta router på maximalt 1 tim och 45 minuter. Det gör att det för merparten av besättningen handlar om normala åttatimmarspass ombord och därefter fritid i land. Trots detta erbjuder Scandlines fartyg gym med alla tänkbara faciliteter ombord.

– Vi har vissa grupper, navigatörer och befälspersonal, som är påmönstrade fyra dygn och då har de fritid ombord och kan då, om de vill, motionera, berättar Stig Dambmann, Senior Vice President för HR inom Scandlines.

Scandlines har idag ingen utarbetad strategi för friskvård men lanserar regelbundet olika initiativ för ökad motion och för bättre kosthållning.

– Vi vill gärna få våra medarbetare att äta mer näringsriktigt och träna på fritiden. Rederiet deltar även i den stora företagsstafetten i Köpenhamn, DHL-stafetten och andra företagsstafetter, både löpning och cykellopp.

Stig Dambmann pekar på att det inte finns någon generell styrning av medarbetarnas motion och friskvård ombord.

– Det är helt individuellt och vi har ingen möjlighet att styra mer än att informera om att det finns ett värde i att äta sunt och motionera.

### Tålamod

En gång om året håller Scandlines ett arbetsmiljöseminarium där man fokuse-



Stig Dambmann.  
Foto Scandlines Danmark ApS

rar på områden som arbetsmiljö och säkerhet men även på kost och friskvård.

– Det påverkar intresset men det tar tid att förändra beteenden. Vi erbjuder alltid sund kost men det finns en traditionell uppfattning om vilken mat som ska serveras ombord, menar Stig Dambmann.

Scandlines har ingen möjlighet att erbjuda någon form av friskvårdspeng och skatte-subventionerade friskvårdsaktiviteter.

– Det accepteras inte av den danska skattemyndigheten förutsatt att det inte handlar om rederiets eget gym eller rederiet som arrangör av en intern aktivitet, förklarar Stig Dambmann.

Stig Dambmann är inte helt optimistisk när det gäller möjligheten att på kort sikt etablera ett brett intresse för friskvård inom sjöfarten.

– Det finns gamla rotade vanor som inte är lätta att ändra. Det tar tid att förändra, avslutar han. **J E**

## Karin Gelkéns tips till företag som vill köra igång med friskvårdssatsningar



Börja i liten skala, det är bättre att göra något än att inte göra något alls. Se till att de aktiviteter ni gör lämpar sig för er målgrupp, det vill säga den typ av anställda som ni har.



Fundera över syftet med era satsningar. Vad är det ni vill uppnå genom att arbeta med friskvård?



Försök att tänka långsiktigt. Ha en plan för vad ni vill åstadkomma och vilka aktiviteter ni ska göra. Vad behöver ni göra för att inspirera och motivera till god hälsa?



Involvera cheferna i arbetet och se till att arbeta genom dem. Säkerställ att cheferna tar ett ansvar för hälsofrågan så att de aktivt jobbar för att motivera sin personal till rörelse och god hälsa.



# Korta rörelsepauser ger stor effekt

Tjänstgöring ombord kan innebära fysisk passivitet både under arbete och under fritid. Men genom en friskvårds-satsning byggd på olika former av motion går det att med små medel åstadkomma förändringar i hälsa och livsstil.

STOCKHOLM FEBRUARI 2018

Många uppdrag inom sjöfarten kan vara fysiskt belastande med allt från stillasittande, tuff fysisk påfrestning eller monotona kroppsövelser.

Passivitet i tjänst och efter tjänst är en starkt bidragande orsak till ohälsa.

– Vi rör oss för lite och faktiskt behövs det inte så mycket fysisk aktivitet för att vi ska må bättre och lättare kunna skaffa oss förutsättningar för en bättre hälsa, säger Mai-Lis Hellénus, professor i att förebygga hjärtkärlsjukdom vid Karolinska Institutet och stark pådrivare för en hälsosam livsstil.

## En bättre arbetsplats

Förutom rent individknutna fördelar kan även en verksamhet dra nytta av ett hälso-stärkande friskvårdsprogram.

– Det finns många internationella undersökningar som visar att en kort stunds avbrott för fysisk aktivitet och en rörelsepaus under arbetsdagen bidrar till ökat välmående, mindre risk för depression och bättre självkänsla. Det som måste understrykas är att även om rörelsepauser tar lite av arbetstiden så ger de i förlängningen ett effektivare arbete.

Mai-Lis Hellénus poängterar att allt fler företag och organisationer börjar tänka i termer om att hållbarhet inte bara handlar om vår miljö utan att det även handlar om hälsa.

– Det är väldigt positivt att arbetsgivarna i större utsträckning intresserar sig för anställdas hälsa. Livsstilens betydelse har länge varit underskattad men en omsvängning är på gång.

– På den årliga konferensen American College of Sports Medicine, ACSM, nu senast i Denver, talades det mycket om fysiska aktiviteters effekt på hjärnan, inte då bara välbefinnande, utan även positiv påverkan för att minska stress, öka koncentrationsförmågan och inlärningsförmågan, berättar Mai-Lis Hellénus.

## Förebyggande

Ett flertal så kallade välfärds- eller folkhälsosjukdomar kan förebyggas genom fysisk aktivitet och friskvård exempelvis genom förbättrad kosthållning.

– Det påverkar och minskar risken för hjärtkärlsjukdomar som hjärtinfarkt och stroke, typ2-diabetes, demens, depression, benskörhet et cetera. Nästan alla våra stora folkhälsoproblem idag har en koppling till att vi rör oss mindre idag än vad vi gjorde för 50 år sedan.

Vilka andra hälsovinster kan finnas med ökad satsning på fysisk aktivitet?

– Den påverkan som motion har för våra mentala funktioner. En annan nyhet är att vi har ett helt litet apotek i muskelcellerna som frigör positiva ämnen när vi rör oss. Det är viktigt att kunna förstå varför fysisk aktivitet får oss att må bättre.

## Små insatser

Vad krävs för att bli framgångsrik i en hälsosatsning på en arbetsplats och få fäste för en friskvårds-satsning?

– Redan från början måste man ha cheferna med på tåget, utbildning, ta in kunskap och hög kompetensnivån för att klargöra hur det verkligen ligger till. Exempelvis är det nog få som vet att vi svenskar faktiskt sitter mest i världen, nio-tio timmar per dag under vaken tid. Så även om vi tränar finns risk för att den totala fysiska aktivitetsnivån minskar. Idag finns det massor med ny spännande forskning om fysisk aktivitet att ta in och ha som motivationsfaktorer.

Uppdrag inom sjöfarten innebär i regel av tradition en viss nivå av stillasittande och inte helt nyttig kost. Går det att mot denna grupp få igång en riktning och åtgärder för en annan och hälsobefrämjande livsstil?

– Absolut, det behövs inte så omfattande program för den som inte lockas av det. Ny forskning visar att även den lilla rörelsen, en bensträckare, en kort promenad, minigymna som tio djupa knäböj-

Mai-Lis Hellénus.  
Foto Ulf Sirborn, Karolinska Institutet



ningar, gå i trappa är fantastisk träning för alla våra stora muskler, räcker. Även en liten förändring och förbättring kan ha stor betydelse för hälsan.

## För alla

Mai-Lis Hellénus avvisar pekpinna och tuffa krav när det gäller att få igång en friskvårds-satsning.

– Använd inspiration, attraktion, glädje. Det talas inom beteendevetenskapen idag om ”nudging”, att främja och försiktigt påverka beteenden som är till nytta för individen. Det kan inom friskvård vara att underlätta ett hälsosamt beteende exempelvis genom att i lunchmatsalen placera salladsbuffen på en framträdande plats. Chefer som är förebilder och igångsättare är också viktigt. Lyft goda exempel och ta vara på alla positiva signaler som kan få igång även en i början ointresserad individ. Och erbjud olika slags former av fysiska aktiviteter, ett brett utbud ökar chansen att få fler som medverkar. En annan viktig förutsättning är att ha tålmod, det kan och måste få ta tid att ändra beteenden.

Hur ska förbättringar och utveckling mätas?

– Sätt alltid upp mål och gärna delmål och kom ihåg att ge ständig feedback mot dem som är med i satsningen, avslutar Mai-Lis Hellénus. **J E**

# Gymmen ger välbefinnande

Gym med möjlighet till styrketräning och pulsträning har också funnit sin väg till fartygen. Många i besättningen uppskattar den avkoppling och den avlastning av trött och spänd muskulatur som ett träningspass kan ge.

Besök på två fartyg visar att det inte krävs särskilt stora utrymmen för att arrangera ett fullgott gym.

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2017

Gymmet på *Stena Germanica* är inrymt i ett tidigare förrådsutrymme, tillgängligt och centralt placerat på fartyget. Lokalen har genuin källargymsatmosfär, blicken faller på en tung mattsvart boxningssäck av märket Ben Lee – Rocky Marciano 1952. Säckan hänger i mitten av rummet, och signalerar historia och tradition när vi stävar ut genom den anrika hemmahamnen i Göteborg. Staden är en av de få utanför USA som fostrat en världsmästare i tungvikt, Ingemar Johansson som innehade titeln 1959, är uppväxt på olika platser i Göteborg.

Utrymmet är drygt 50 kvadratmeter, vita väggar och den ena väggen är prydd med heltäckande speglar. Nog inte så mycket för narcissistisk egospelning som för att utövaren ska kunna kontrollera att övningen utförs korrekt.

Sladdar och rör i taket förstärker kvartersgymskänslan. Längs väggarna finns alla möjliga träningsmaskiner placerade, fullt tillräcklig utrustning för att köra ett träningspass för kroppens alla större muskler. Den som vill köra fria vikter kan göra det med hantlar som finns i alla lämpliga vikter och med en klassisk skivstång där det går att lägga på lösa gummivikter.

## Effektiv träning

Dessutom går det att köra träning som gynnar hjärt-kärl funktionerna. Två löpband och en träningscykel och även stavgångs- och, självklart, en roddmaskin. Men lokalen har även redskap för finmotorik, rehab och balansträning.

Givetvis finns det också en musik-anläggning med två rejält stora högtalare som pumpar ut musik för den som vill ha det som sällskap under träningspasset.

– Personligen kör jag gärna roddmaskinen, den är verkligen bra för kroppens

alla stora muskler och är skonsam, har du ont om tid är den perfekt att köra för att få en genomkörning, berättar Kalle Alexandersson, fartygsvärd på *Stena Germanica* och flitig besökare på fartygsgymmet.

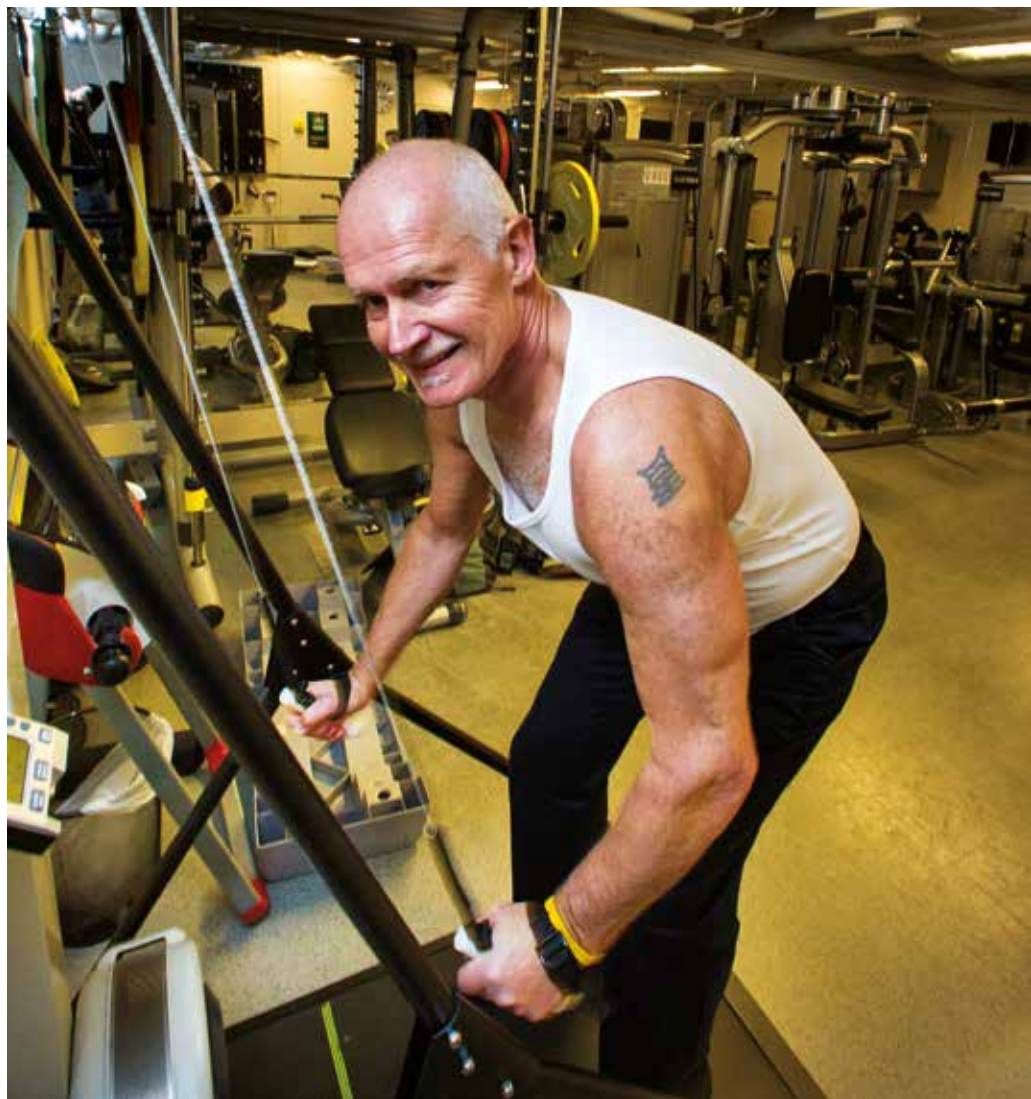
– Träningen blir en skön vana och jag kan inte förstå att inte alla som kan ägnar

sig åt fysisk träning. Du mår bra och håller dig i trim.

## Inte som förr

*Stena Germanica* har haft ett gym ombord sedan ombyggnaden av fartyget 2011. Merparten som tränar på fartygsgymmet är män men en del kvinnor har

– Jag förstår faktiskt inte hur människor kan undvika att träna. Det ger så ofantligt mycket för hälsan och ditt välbefinnande. Själv kör jag fem gånger i veckan och det krävs inga långa pass för att få en härlig känsla av välmående, förklarar Kalle Alexandersson, fartygsvärd på *Stena Germanica*.



också upptäckt möjligheten att kunna träna ombord.

– Vi borde vara fler, fortfarande kan jobbet ombord, på olika sätt, vara rätt slit-samt för ryggen. Då kan enkla styrke-träningsövningar vara bästa medicinen för att hjälpa till att avvärja ryggsproblem men framförallt förebygga genom att bygga en stark rygg och det går att göra genom ganska enkla övningar, förklarar Kalle Alexandersson.

Lars Olof Hansson, matros och lätt svettig och pulsjagad efter ett par hårda set, håller med.

– Det känns jättebra att köra ett pass. För oss som har varit med ett tag märker vi en klar omsvängning i livet ombord. Förr var det lite mer fest och kanske inte det mest hälsosamma livet. Idag handlar det om att träna och tänka på kosten, det är ett sundare liv ombord idag. Förmodligen har den ändrade inställningen bidragit till den fina trivsel vi har idag på fartyget. Det fina med gymmet är all utrustning som gör att du som individ helt kan anpassa din träning efter eget önskemål och egna förutsättningar. Det går att variera hur mycket som helst. Här finns möjlighet för att alla som vill motionera, berättar Lars Olof.

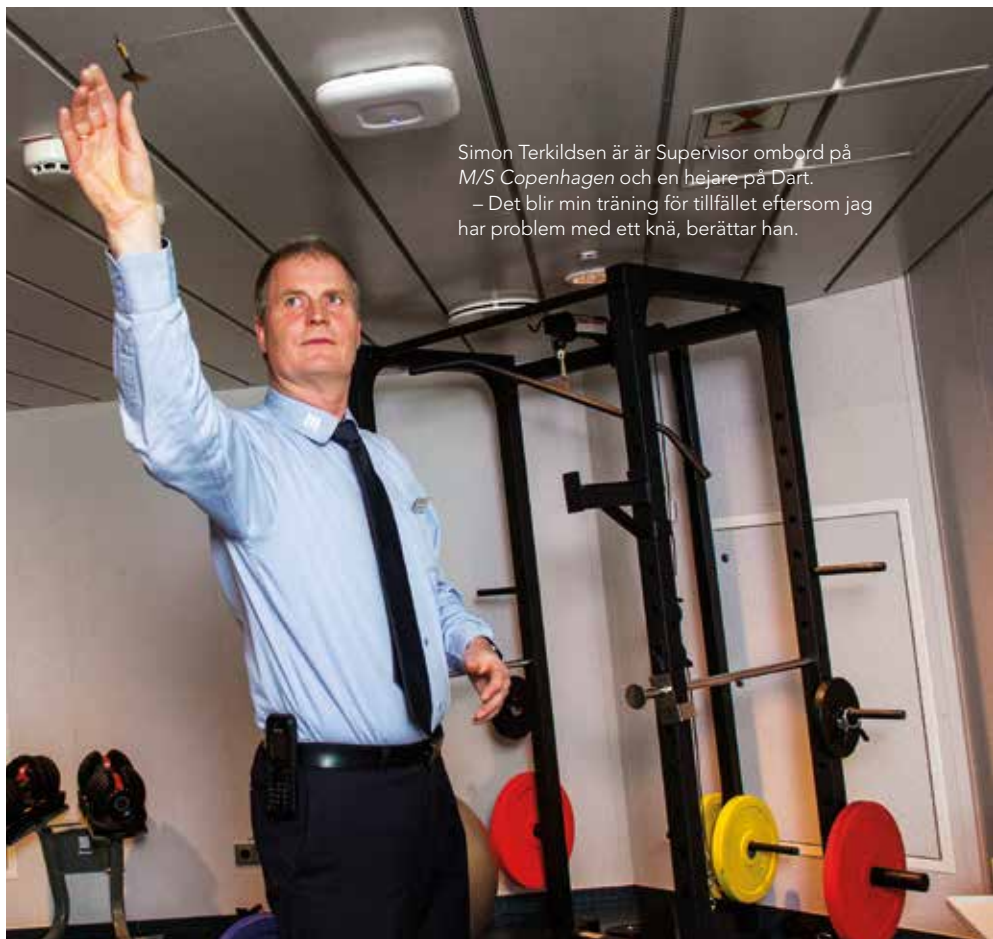
De flesta som tränar på gymmet har någon form av träningsplanering.

– Jag inriktar mig framförallt på att stärka ryggen men tränar givetvis även andra delar av kroppen. Minst tre gånger i veckan blir det och för mig är det ett lyft att ha tillgång till ett gym ombord, avslutar Lars Olof

### Sparar tid

Redan i samband med planeringen av interna personalutrymmen ombord på *M/S Copenhagen* valde Scandlines att avdela ett utrymme ombord för gym. En ljus lokal på 30–35 kvadratmeter, vita väggar och tak och en behaglig mattgråblå gummimatta, specialgjord just för att motverka att någon riskerar att tappa fotfästet. Löpband, cykel, roddmaskin är även här standard och dessutom ett par specialmaskiner för arm- och bröstträning. För att understryka att vi är på ett danskt fartyg finns också en dart-tavla med proffsiga pilar, det ger oenkligen lite värdshuskänsla i allt träningsallvar.

På fräscha och moderna *M/S Copenhagen* som sjösattes 2016 och seglar på linjen Gedser-Rostock, är det framförallt de som har fyradygnsvakt med fritid ombord som utnyttjar gymmet.



Simon Terkildsen är Supervisor ombord på *M/S Copenhagen* och en hejare på Dart.

– Det blir min träning för tillfället eftersom jag har problem med ett knä, berättar han.

– För mig är det perfekt med ombordgym så slipper jag lägga tid på träning när jag är i land. Jag gör all min styrketräning ombord men löpträningen gör jag helst i land, det passar mig bättre att löpträna i naturen än på ett löpband, berättar Jeppe Hansen, Dual Officer på *Copenhagen*.

### Vanebildande

Jeppe Hansen tillhör den kategori av människor som inte skulle kunna tänka sig ett liv eller en vecka utan träning.

– Det ger så mycket och man mår bättre, jag har alltid tränat. Inom sjöfarten är det märkligt att det är först nu som det börjar talas om hur viktigt det är med träning. Många arbetsuppgifter är stillastående men kan också vara fysiskt tunga. För att aktivera kroppen oavsett dina arbetsuppgifter, är motion och styrketräning det enklaste och bästa sättet, menar Jeppe.

På ombordgymmet kör han mest med de fria vikterna. Kör han ensam blir det alltid med musik från den permanenta anläggningen, för att få upp känslan och

öka motivationen, Queens of the Stone Age, Rammstein och Metallica är favoriterna när det gäller träningsmusik.

– Men det kan vara tufft ibland att träna om det blåser för mycket. Då är det svårt att göra övningarna rätt och lite riskabelt. Men det är ändå ganska sällan jag tvingas avbryta en träning, fartyget är väldigt stabilt och rullar sällan.

Simon Terkildsen är Supervisor ombord och en hejare på Dart, han sätter utan minsta problem pilarna i stort sett var han vill på dartzavlan.

– Det blir min träning för tillfället eftersom jag har problem med ett knä. Annars kör jag mest på löpbandet, upp till fyra gånger i veckan.

Det är en del av Simons träning inför det tävlingslopp för verksamheter, DHL-stafetten i Faelledparken i Köpenhamn, där Scandlines alltid medverkar.

– Ibland kan det vara bra att ha ett mål med träningen, det är inte nödvändigt men ibland kan det "puscha" en, menar Simon som räknar med att vara igång med träningen igen i början av 2018. **J E**

# Svensk sjöcock

Den Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2017 hade sin avslutning den 2 februari 2018.

OSLO FEBRUARI 2018

130 besättningsmedlemmar från de nordiska länderna hade sänt in totalt 814 bilder till tävlingen. De nationella juryerna valde sedan ut de 15 bästa, för vidare tävlan i den nordiska tävlingen, som i år hölls på Norsk Maritimt Museum i Oslo.

Juryen bestod den här gången av Espen Wæhle, projektledare/konservator på museet, och Javier Ernesto Auris Chavez, fotograf på NRK. Tillsammans kunde de relativt fort komma ned till 25 bilder, men sedan blev det allt svårare att sortera bort bilder.

– Det var många fina bilder och vissa typer av motiv fångade oss lite mer än andra, men vi tycker ändå att vi fått med ett bra urval, säger Espen Wæhle när vinnarbilderna presenteras.

Först redovisades fyra bilder som fått hedersomnämning. Javier Ernesto Auris Chavez höll upp bilderna, en efter en, och delade med sig av motiveringen för de respektive fotografierna. Efteråt visade de upp de premierade bilderna i tur och ordning, från femte- till förstaplats.

När den sista bilden lyftes upp stod det klart att den fotograferande kocken från *Bit Okland*, svenske Jörgen Språng, vunnit den nordiska tävlingens första och andra pris. Dessutom fick Jörgens bild "Vattenspel" hedersomnämning tillsammans med tre danska bilder.

Tredjepriset, som sponsras av Sjöfartstidningen, gick till isländska Thorgeir Baldursson medan fjärde- och femtepriset gick till Norge och fotografierna Håkon Kjølmoen respektive Daniel Möllerström. Möllerström är svensk och arbetar på norska fartyget *Brage Viking*. Vissa år har han tävlat för Sveriges räkning men den här gången var det Norges tur. (SJÖFARTSVERKET SJÖMANSSERVICE)



# dubbel vinnare



## VINNARE

**1:a pris** "Splitsare"  
Foto Jörgen Språng,  
kockstuart Bit Okland, Sverige

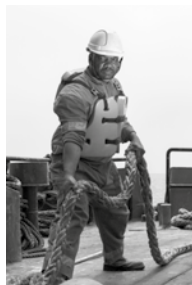
**2:a pris** "Sommarsnö".  
Foto Jörgen Språng,  
kockstuart Bit Okland, Sverige

**3:e pris** "Spisetid"  
Thorgeir Baldursson,  
matros Kaldbakur EA, Island

**4:e pris** Håkon Kjølmoen,  
navigatör/helikopterkontrollant/fiskeriinspektör  
KV Svalbard/KV Andenes, Norge

**5:e pris** Daniel Möllerström,  
matros Brage Viking, Norge

## HEDERSOMNÄMNINGEN



"En matros i  
Namibia lägger ut  
trossen"  
Erik Kamrath, Mærsk  
Deliverer, Danmark



# Wellness activities beneficial

A focus on wellness activities in a workplace will contribute to strengthened health and increased wellbeing. To reach success it is important to lift health care issues to the level of executives and consistently involve them in health work. Responsibility, individual considerations and a variety of activities are key concepts to create motivation and interest among coworkers.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

Since 2007 the shipping company Stena Line has a health care strategy for all executives responsible for health. The company tries as far as possible to adjust activities and guidance after individual conditions and wishes.

“We inform about the importance of health for wellbeing and job performance and also point out that the individual always has a responsibility for his or her own health,” says Karin Gelkén, HR Manager, responsible for health at Stena Line. Indirect goals for this health drive are to reduce sickness absence, improve the employees’ performance and prolong their employment at Stena Line.

“Many employees appreciate that they can learn more about health, exercise and diet. A larger number of employees realize that they really can affect their own health,” says Karin Gelkén.

The focus on health care has been revised a couple of times and is nowadays a recurrent topic at management meetings.

“It is rarely good to force the executives and can create uncertainty and frustration. But we can inspire and inform about the importance of physical activity for wellbeing. Our executives must work with health issues in the same way as with working environment.”

How do you reach a coworker or a group that is unused to or perhaps uninterested in physical training?

“By raising a desire for training and pointing out the positive effects. It is important to offer a wide range of activities and to use funny elements,” explains Karin Gelkén.

## The interest increases

Karin Gelkén notices that there is an obvious increased interest in health issues among employees.

“The awareness increases and many

young people are interested in health. This is positive and the attitude is spreading.”

Stena Line has a number of wellness activities for their employees: group training as circuit training, running, bicycle competitions, workout ashore and on board and lectures. There are also cooperations with external partners.

“In basic service we offer health coaching, rehabilitation treatment, health examination and personal guidance on health-care. Besides a number of activities are initiated by executives on different levels. This can be everything from step-count competitions to Nordic walking (walking with poles) and morning workouts,” says Karin Gelkén.

Stena Line offers today no exercise in working hours.

“This is difficult since we have so different conditions depending on work tasks and positions. However we encourage, if possible, executives of different functions to allow and make room for training in working hours.”

## Security

Stena Line offers start-training groups where the inexperienced can feel comfortable.

“It is important to find partners skilled at inspiring and motivating and with the ability to think creatively. Variation and adjustment to different individuals and their interests and conditions are of vital importance.”

Karin Gelkén underlines the importance of the executives.

“They must have a dialogue with the employees and notice early signals of illness. There is also a social significance of training, since employees from Stena Line and other Stena companies gather in the activities.”

## Recruitment

In addition to the usual checks for Medical Certificate for Seafarers, Stena Line offers health profile assessments every other year for employees working ashore. The checks should not be done too often. There must be time to improve and notice if there are any results.

The diet is an obvious part of the focus on wellness activities. Stena Line arranges lectures about the importance of diet for wellbeing.

“We inform about the food contents and its medical and mental effects. Here is more to be done,” says Karin Gelkén finally.

Scandlines is sailing over Femern Baelt between Denmark and Germany. The routes are short with a maximum of 1 hour and 45 minutes. The largest part of the crew is working eight hours on board and has after that leisure time ashore. Scandlines ships offer in spite of that gym with all possible facilities on board.

“We have certain groups that are on duty four days. They have leisure time on board and then they can exercise, says Stig Dambmann,” Senior Vice President of HR at Scandlines.

Scandlines has today no elaborated strategy concerning wellness activities, but launches regularly different initiatives for increased exercise and better diet.

“We certainly want our employees to eat more nutritious food and to exercise in leisure time. This is however entirely voluntarily and we have no other possibility to influence than to inform about the value of eating healthy and exercising”

## Patience


Scandlines arranges once a year a seminar about working environment and safety, and about diet and wellness activities.

“This affects the interest but it takes time to change behaviour. There is a traditional view about what kind of food that should be served on board,” says Stig Dambmann.

He is not entirely optimistic about the possibilities to create a broad interest for wellness activities in the near future.

“There are old ingrained habits that not are easy to change,” he finishes. **CI**

This is a translation of the article  
on page 22–23.

						BILDAR MÅNGA MINDRE SKÅR		EN ANNAN ISBRYTARE	EN LÅNG SERIE	FYSIONOMIN	↓	OREDA I BURK-AUTOMATEN	OXUDE 19-18 REKLAM	SARBAR PUNKT	STATSCHEFS LEGITIMATIONERNA
						NARCIS-SISTISK					↓				
						SKA GÅ FÖRE RÄTT			FÖRVIRING & KAOS KALT						
						BE-STYR FIXAD	▼					↳		SPORTAS DET PÅ BRITAIN	
						↳						↳	IMPORT-AVGIFT BÄRA		
						RISPAS VÅTSKA ÄR OMO-GET	▼	↓	STICKS PÅ MISSE LAND						
						↳				↓	FYLLER VI ETNA-MYN-NINGEN			MÄS-TER-SKAP	
						STRECK BOM I GYM-NASTIK	▼		KROSSA ÄR FÖR-NUFTIGA						
					↳				↓	NED-STÖR-TANDE FISK			SKOL-PERIOD BRYTER MALM		
	UTPE-KANDE	ANTI-LOPEN VULKAN	↓	DRYCK-ESSKÅL LURAR-NA	↓	SKÅDIS-SJÖBLOM 1878-1967						EFTER BRUD-EN			
↳															↓
	FO-DRAL					VIND-STILLA	▼					FORSK-NINGS-LOKAL PM:ET		↓	RE-NONS PÅ
	MED-FÖRT STEGRA								↳	SOLGUD 20% AV JORDENS YTA		RÅSKIN-NET TRÅD			↓
↳				SPRIDA KREDIT-UPPLY-SER		VILD SPON-TANT	↓	MED-DELA BIT FÖR LUNNE					DRYCK KAN VARA RÅGAT		
	RYSSJA OCH DANS-STÄLLE	DRAGIT I DRAG-NING I SÖDER										SKÅDIS-FAMILJ PREFIX & SUFFIX			
↳	↓					OFTA PÅ SPÅNSKA TALLRI-KEN	▼						DRAGET PROSA-VERK		VILL NOG FRL-LUFTS-IVRARE
↳				NFC FÖRR		ÖVER-TALAN-DET	▼								URAN ILLUS-TRERANDE WIKLAND
	DOSA HÅFT-PLÅST-ER	MED 50% I MULA			↓	DIGGAR HYENAN HJÄLPER	↓	MANG-AN FÄSTET			HUNG-ER				
	FÖR-KROPPS-LIGAT											EN AV OASIS-BRÖDER-NA			PÅ ÅK FRÅN BERGEN
	HALV-FAST MASSA					KANA-DENSA-REN	↳	FÖRST				DE HAR SIN EGEN DIVISION			↳

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 12100, 10223 Stockholm. Märk kuvertet "Marskryset".  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 16/4 2018. 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 hemsida, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16. Lottningen för vintern 2017-2018 är nu klar och alla som anmält intresse har meddelats. Lediga veckor finns på hemsidan.



### TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 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
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 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	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



### STOCKHOLM, HÄGERSTEN

På Kamrerarvägen 10-12 i Hägersten i sydvästra Stockholm finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Rabatt	Ej rabatt
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



### IDRE

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

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 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 just nu 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

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldraledig)

### 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

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

Internetadress

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

Bankgiro 332-1478

### Expeditionen i Göteborg

Kungsporsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

### Wavelink Försäkringsförmedlare

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

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

## Allmän e-postadress: [sbf@sjobefal.se](mailto: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](mailto:sbf@sjobefal.se) och meddela detta!

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

## Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja

eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform

– kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på

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

## BLI MEDLEM!

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

### AKTIVT MEDELSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

### PASSIVT MEDELSKAP

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

### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

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

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!





# Yrkesutbildningar för sjöpersonal



- Crowd- and crisemanagement, CCM
- Medical care och Medical first aid
- Restricted operators certificate, ROC
- Maskinbefäl klass VIII
- Basic safety training
- Säkerhetsutbildning för inre fart upp till 500 UR
- Skärgårdskaptensprogrammet inkl FB klass VII
- Fartygsbefäl klass VIII ombord

Grund- och fortbildningskurser godkända enligt STCW Manila.  
Vi erbjuder boende ombord på våra fartyg under kurstiden.



MARINA LÄROVERKET  
**SJÖUTBILDNING**



Stocksunds hamn, 182 78 Stocksund, tel 08-506 532 90 [www.sjoutbildning.se](http://www.sjoutbildning.se)  
E-post: [info@sjoutbildning.se](mailto:info@sjoutbildning.se)