

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 3 MAJ 2018 ÄRGÅNG 7

TEMA ARBETSMILJÖ OMBORD

Fysisk och psykosocial utmaning

INTERVJUN ANDERS WÄLLHED

Har många strängar på sin lyra

NYHETER

Fartygsdrakar



SJÖAMBULANSEN

DE TAR HAND OM SJUKA ÖBOR I GÖTEBORGS SKÄRGÅRD

Människor behöver också en bra miljö

MAJ

Sedan två år tillbaka gäller AFS 2015:4 som innehåller föreskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö. Men den gäller konstant nog inte alla, av någon outgrundlig anledning gäller reglerna inte till sjöss. Varför inte då? Behöver inte sjömän ha en lika bra social arbetsmiljö som alla andra som jobbar iland, till exempel de som är anställda av samma arbetsgivare, men som arbetar på rederikontoret?

Svaret är att det är Transportstyrelsen, TRS, som är tillsynsmyndighet för sjöfarten och de föreskrifter som gäller för alla andra verkar inte fungera ombord på fartyg. Reglerna måste uppenbarligen omarbetas för att passa ombord. Frågan togs upp på SAN-konferensen 2016 och då bedömde TRS att arbetet med att införa föreskrifterna skulle vara klart efter sommaren 2017. Alla sjömän väntar fortfarande.

Inte kan det väl vara så illa, att vi får en repris av den långsamma hanteringen avseende den vanliga arbetsmiljölagen, alltså den som har gällt iland sedan 1977. Den skulle också bara anpassas och skrivas om av dåvarande tillsynsmyndighet, Sjöfartsverket, innan den kunde tillämpas till sjöss. Alla är medvetna om att ett fartyg både kan rulla, vibrera och bullra, därför hade det räckt bra med att göra undantag för fartygsspecifika problem, i stället för att skriva om alla AFS:ar.

Omarbetningen gjorde att lagen inte trädde i kraft i handelsflottan förrän 2003, alltså ungefär 25 år

efter det att alla andra omfattats. Då fanns det starka krafter bakom fördröjningen och Sjöbefälsföreningen, som en av förespråkarna, fick utstå många raljerande exempel från motståndare till att vanliga arbetsmiljöregler skulle gälla till sjöss.

Vi hoppas verkligen att arbetet kan prioriteras den här gången, och vi har denna gång faktiskt inte hört så många argument mot att samma regler skulle kunna tillämpas till sjöss som iland. Den psykosociala arbetsmiljön handlar om allt från att ha en trygg anställning och vettiga villkor till att hantera konflikter och stress samt självklart en stor portion av innehållet i Meetoo-upproret. Det har verkligen fått ett stort genomslag, förhoppningsvis får vi också ett positivt utfall av det.

Många har nu insett att detta verkligen är ett stort problem, större än vad många trott och det bokas in nya möten för att ytterligare stärka kampanjerna mot mobbing, trakasserier och sexuella övergrepp. Alla, oavsett kön och befattning, ska involveras och vidta reella åtgärder för att få stopp på samtliga fall av trakasserier.

Om vi återvänder till den vanliga arbetsmiljön ombord så har vi nyligen fått oväntad hjälp. Miljöhänsyn till moder jord har gjort att nya och renare bränslen används, det har framförallt gett maskinpersonalen en bättre arbetsmiljö. Fler och fler fartyg drivs nu med LNG, som förutom yttre miljövinster också ger hela fartyget en mycket tystare miljö ombord. LNG brinner långsammare och det gör att bullernivån, hela vägen från motor till skorsten, blir lägre, vibrationerna upplevs också som mjukare.

Apropå vibrationer så har vi även där fått hjälp av ett antal miljöorganisationer som fått fart på arbetet inom IMO med att göra fartygen tystare. Det är nämligen så att forskning har påvisat att djuren i havet störs av buller och vibrationer från fartygen. Bland annat pågår ett arbete med att ta fram nya typer av propellrar, samt att designa om skrovformerna, för att dämpa störande ljud från fartygen. Det här innebär att de ombordanställda får en bättre arbetsmiljö på grund av att valar, hajar och torskar inte ska störas i sin vardag.

Detta är ju jättebra, men jag undrar fortfarande varför ingen lyssnar när de ombordanställdas organisationer framför krav och önskemål på en förbättrad arbetsmiljö för människorna ombord.



MIKAEL HUSS



sjöbefälen Nr 3

04 Nyheter

Miljövänliga drakar drar fartyg
GDPR och dina personuppgifter
Career event 2018

10 Fackligt

Stig Gustafsson berättar om schismen mellan EU och ILO
Vice ordförande har ordet
Fråga ombudsmännen

12 Reportaget: Inga sjösjuka sjuksköterskor

En dag med ambulansbåten i Göteborgs skärgård

16 Intervjun: Anders Wällhed

Författaren som fick sjöfarten med generna

20 Tema: Arbetsmiljö ombord

Försvaret och forskningen har gett bättre arbetsmiljö
Vilan är viktigare än längden på vakten
Trivs bra trots stress
Buller skadar snabbt

28 Kultur/historia: Han gestaltade sjömanslivet

Ångande konst om havets arbetare

30 In English: Need better working environment

Research and the army help improve work environment

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

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (förlädraledig)

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 Oscar Fallenius, Andreas Holmstrand,
Oscar Pihlblad och Daniel Bergkvist. Foto: Annika Hjerpe

TS-kontrollerad upplaga 6 800 ex

MEDLEM AV **SVERIGES
TIDSKRIFTER**

Miljövänliga drakar drar fartyg

Stora fartyg som dras fram av drakar seglar nu upp som ett miljövänligt alternativ inom sjöfarten. För idén står tyska företaget SkySails som specialiserat sig på vindkraft för sjöfarten.

– Under goda vindförhållanden ger drakarna fartyget cirka 2 700 extra hästkrafter, uppger företaget som pekar på miljövinster och kapade oljeräkningar. *TEXT ARNE SPÅNGBERG*

STOCKHOLM APRIL 2018

Draken släpps upp med hjälp av helium på några hundra meters höjd där vinden är hård och jämn och turbulensen liten.

Den är förankrad i fören på fartygen med en vajer som kan röra sig runt stäven för att kunna utnyttja de mest givande vindvinklarna.

Draken styrs automatiskt från kommandobryggan med en autopilot som kontinuerligt räknar ut bland annat optimal höjd och vindvinkel.

Under gynnsamma förhållanden kan drakarna kapa bränsleåtgången med 35 procent.

Det betyder, tack vare främst minskade koldioxidutsläpp, stora vinster för miljön, fast också sänkta bränslekostnader för rederierna.

Två ton per dygn

För några år sedan genomförde SkySails ett fullskaleförsök med en 160 kvadratmeter stor drake som monterades på ett traditionellt fraktfartyg vilket sedan skickades ut på den 12 000 sjömil långa ruten Tyskland-Venezuela-USA-Norge. Resan tog två månader att genomföra. Utvärderingarna visade sedan att rederiet tjänat in cirka två ton olja per dygn.

Hamburgbaserade SkySails startades år 2001 av ingenjören och uppfinnaren Stephan Wange som redan som barn insåg att det fanns en givande koppling mellan drakar och båtar. Han var på stranden med sin lilla segelbåt, men vinden var för svag för att segla i. Däremot räckte vinden till för att leka med draken han hade med sig. Det var alltså bättre vind högre upp, insåg han.

Tillsammans med kollegorna utvecklade han senare SkySails och fick också patent på det drakbaserade framdrivningssystemet som i huvudsak består av tre delar; en drake med vajer, ett driftsystem och ett kontrollsystem för den automatiska driften.

Systemet fungerar på såväl nya som äldre fartyg och stora som små.

Färdigutvecklat system

Vi hör oss för med SkySails marknadschef, Henning Kuehl, om det finns några svagheter i systemet och om hur det är med konkurrensen.

– Systemet är helt färdigutvecklat och klart för att serieproduceras. Vi är i dag ensamma om det drakbaserade vindkraftssystemet för fartyg.

FN:s klimatkonferens i december 2015 ställde ju stora krav på den framtida sjöfarten. Hur ser ni på det?

– Det var ett steg i rätt riktning. Allt som gör fossila bränslen dyrare, är en framgång för förnyelsebara alternativ som vindkraft. Vi tror dock att sjöfarten behöver muntras upp och få vissa lättnader för att ta sig an vindkraften. På samma sätt som ägt rum när det gäller vindkraften i land.

Fler frågor

Hur ser marknaden ut för er i dagsläget?

– De pågående problemen inom sjöfarten och de låga oljepriserna har resulterat i ett uselt marknadsläge för oss. Vi har därför vidareutvecklat vårt system så att det går att använda också på yachter. I den sektorn märker vi nu ett stigande intresse. Vi arbetar vidare med ett nytt energispar-system och bland annat ett ”kitebaserat” övervakningssystem för territorialvatten.

Hur många segel har ni sålt och vad kostar de?

– Vi har sålt fem system och de kostar runt två miljoner euro per styck.

Om vi siar framåt tio år när det gäller framdrift av fartyg, vilka energislag kommer då att dominera?

– Vindkraft är den starkaste förnyelsebara energikällan. Vi tror att sjöfarten, liksom industrin på land, kommer att ta till vara på den. Och då tillhandahåller vi gärna tekniken. **A S**

Foto SkySails



Career Event 2018

Den 11 april hölls Career Event på Sjöfartshögskolan i Kalmar, en möjlighet för studenter att möta näringslivet. *TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE*

När Sjöfartshögskolans prefekt Ted Bågfeldt välkomnade alla till Career Event sade han bland annat att Career Event är en av sjöfartshögskolans viktigaste dagar och att det är en bra dag att nätverka på. En av dem som passade på att nätverka är Emanuel Morén som läser första året på Sjökapstensprogrammet. Han och hans kompis Christopher Lagerstam, årskurs 3 på sjökaptensprogrammet, har kommit till Sjöbefälsföreningens bord för att diskutera studiestipendier med Sjöbefälsföreningens ombudsman Lennart Jonsson.



Ovan: Sjöbefälsföreningens medlemsrådgivare Rebecka Fransson lyssnar när ombudsman Lennart Jonsson berättar om föreningens studiestipendier för Emanuel Morén, till vänster, och Christopher Lagerstam, till höger.

– Jag är medlem sen i fjol efter att ha träffat Lennart när han var här och föreläste med en kollega. Då tyckte jag att det han sade lät vettigt. Han kändes som spindeln i nätet, som att jag träffade en bra person att ha möjlighet att kontakta framöver. Jag blev medlem direkt då. Hade jag känt till det här från dag ett hade jag blivit medlem då, men nu blev jag det dag 80, säger Emanuel.

Många fler kom fram och pratade med Sjöbefälsföreningens representanter på mässan och många kontakter knöts.



Ovan: Över 30 företag samlades på Career Event där skolans elever får chans att möta dem. Till höger: Här gör företagsvärden Carolina Steen Färjerederiet Trafikverkets test som, helt ovetenskapligt, visar vilket jobb hon kan passa för.



Ted Bågfeldt



Projektgruppen för Career Event 2018.

Från vänster till höger: Projektledare Lucas Eriksson, vice projektledare Thomas Hallström, kassör Viktor Johansson, grafikansvarig Jakob Lund, företagskontakt Jessica Kristofferson, företagskontakt Lovisa Sahlén, företagskontakt Andreas Roos och kommunikationsansvarig Ellinor Brandt.

Vill återinföra skattereduktion för fackföreningsavgift

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen om återinförande av skattereduktion för fackföreningsavgift. Syftet med förslaget är att värna den svenska modellen på arbetsmarknaden. Ett återinförande av skattereduktionen skulle ge en skattereduktion på 25 procent av den sammanlagda medlemsavgift som en fackföreningsmedlem har betalat in till

en svensk eller utländsk arbetstagarorganisation, under förutsättning att den sammanlagda årliga medlemsavgiften uppgår till minst 400 kronor.

Ett återinförande skulle innebära att arbetstagarorganisationer blir skyldiga att lämna kontrolluppgift om skattereduktion för fackföreningsavgift. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli i år.

Norska färjor i NIS-register?

Norges regering vill utvidga NIS-registret så att även färjor i fast trafik till utlandet kan registreras. Förslaget hotar 100-tals sjöjobb om det går igenom. En omregistrering i NIS skulle då göra det möjligt att ersätta norsk besättning med billigare arbetskraft. Men det är inte enbart ett problem för norsk färjetrafik, om det blir verklighet kan färjetrafiken i hela Skandinavien påverkas.

GDPR och dina personuppgifter

Den 25 maj träder en ny EU-förordning i kraft, General Data Protection Regulation, GDPR, eller Dataskyddsförordningen. Den nya lagen gäller behandling av personuppgifter och ersätter personuppgiftslagen, PUL. TEXT ANNIKA HJERPE



GDPR gäller behandling av personuppgifter och är därmed relevant för många företag, föreningar och organisationer, däribland Sjöbefälsföreningen, som i sitt medlemsregister måste behandla personuppgifter.

I den nya förordningen blir kraven på vad som anses vara giltigt samtycke för behandling av personuppgifter strängare. Kraven på gallring samt på tekniska och organisatoriska säkerhetsåtgärder blir också hårdare.

Privat mejladress

Enligt GDPR är medlemskap i en fackförening en extra känslig personuppgift. Trots att medlemskap i facket i Sverige inte uppfattas som särskilt känsligt måste Sjöbefälsföreningen

följa de regler som EU har satt upp. Därför kommer alla medlemmar ombes att uppge en privat mejladress för kontakt med föreningen så att inga fackliga uppgifter mejlas på arbetsgivarens mejlkonto.

Du som vet med dig att du har angett din jobbmejl som den mejladress föreningen kan kontakta dig på ombeds höra av dig och i stället ange en privat mejladress.

Kontrollfrågor

Du som är medlem i Sjöbefälsföreningen har, i och med medlemskapet, godkänt att föreningen får handha dina personuppgifter till det som är relevant för medlemskapet.

För att säkerställa att inga medlems-

uppgifter delges någon som inte är medlem kommer du bli tvungen att svara på kontrollfrågor om du ringer till kansliet. Ditt medlemsnummer är en viktig del i möjligheten att identifiera dig, därför bör du se till att ha det till hands när du kontaktar föreningen. **A H**

Depression vanligt bland sjömän

Så många som en dryg fjärdedel av alla sjömän visar tecken på depression och de flesta söker inte hjälp. Det visar en studie om sjömäns hälsa.

Den internationella välgörenhetsorganisationen Sailors' Society har tillsammans med Yale University gjort en studie om sjömäns hälsa. Fler än 1 000 sjömän deltog i studien och svarade på frågor. Mer än en fjärdedel svarade att de känt sig "nere, deprimerade eller hopplösa"

i flera dagar de senaste två veckorna.

De sjömän som deltog uppgav att kvaliteten på maten ombord, och mängden mat, liksom isolering från anhöriga och tjänstgöringsperiodens längd, är sådant som har stor betydelse för deras psykiska hälsa.

Av de sjömän som uppgav symptom på depression var det hela 45 procent som svarade att de inte hade sökt någon hjälp. Cirka 30 procent sade att de hade vänt sig till familj och vänner och drygt 20 procent uppgav att de hade vänt sig till kollegor ombord.

Välgörenhetsorganisationen Sailors' Society erbjuder stöd och hjälp till sjömän som lider av depression. De arbetar i 91 hamnar runtom i världen. **A H**

Interaktiv lista över flaggstaternas ranking

The International Chamber of Shipping, ICS, har publicerat den senaste versionen av sin "Flag State Performance Table". Den kan laddas ned gratis som pdf eller läsas digitalt i en interaktiv lista där det går att välja länder att jämföra: www.ics-shipping.org/free-resources/flag-state-performance-table

Listan kan ge en indikation på hur väl de olika flaggstaterna uppfyller olika kriterier och konventioner.

Hej a-kassa gör det enklare att välja

Att vara med i a-kassan är smart och ansvarsfullt. 70 procent av arbetskraften (3,7 miljoner) är redan med och kan få upp till 910 kronor om dagen om de blir av med jobbet. För att underlätta för dem som ännu inte valt a-kassa har Sveriges a-kassor tagit fram sajten hejakassa.se. Där får man hjälp att hitta den a-kassa som passar bäst utifrån arbete eller utbildning. Det finns 27 fristående, opolitiska och icke vinstdrivande a-kassor. Samma ersättningsbelopp och regler gäl-

ler i alla. Det som skiljer är deras verksamhetsområden och branschkunskap.

Den som har missat att gå med i a-kassan och har arbetat så att övriga villkor är uppfyllda har ändå rätt till a-kassa med så kallat grundbelopp. Ersättningen kan sökas hos den a-kassa man är medlem i eller hos Alfa-kassan. Grundbeloppet är 365 kr om dagen före skatt om man har arbetat heltid i 12 månader. Har man exempelvis arbetat halvtid i 12 månader kan man få hälften av 365 kr. (SVERIGES A-KASSOR)

APROPÅ ARBETSMILJÖ:



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

E-mail katarina.sjofartsklubb@telia.com - www.katarinasjofartsklubb.com

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

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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Färre sjukskrivningar med bredare bardisk

Med bredare bardisk har problemen med muskelvärk och ryggont i Pianobaren på Galaxy minskat betydligt. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har belönat den hälsofrämjande uppfinningen med 20 000 kronor.

Att bardisken i Pianobaren på kryssningsfartyget Silja Galaxy var för smal, märktes redan när fartyget var nyinsatt i trafiken mellan Sverige och Finland. Personalen fick sträcka sig ordentligt för att nå fram med glaset till gästerna och med hundratals repetitioner varje resa började man snart få bekymmer med muskelvärk och ohälsa.

– Folk fick problem med axlar, nackar och rygg och det blev mycket sjukskrivningar, säger bartendern Christer Sjökvist. Och det var inte bara de äldre som drabbades. En av de yngsta medarbetarna fick så ont i nacken att han blev sjukskriven i ett halvår.

Problemen lyftes på flera skyddskommittémöten, men ingenting hände. Att åtgärda bardisken ansågs bli alltför omfattande och kostsamt, man pratade om att hela baren skulle behöva byggas om. Till slut beslöt Christer Sjökvist att försöka hitta en lösning på egen hand. Med en bredare bardisk, tänkte han, skulle personalen inte behöva sträcka sig lika långt när de serverade drinkar. Han sökte upp fartygets timmerman, Thomas Aksberg, och bad om hjälp.

”Folk fick problem med axlar, nackar och rygg och det blev mycket sjukskrivningar”

– Vi stod och diskuterade en stund ihop och jag insåg att det bara fanns ett sätt att lösa det på, säger Thomas Aksberg. En timme senare satt breddningslisten på plats.

Listen tillverkade han av sådant som fanns ombord, spillbitar av gamla bänkskivor och ett par skruvar. Den ligger i nivå med bardisken och fäster i samma skåra som barjalusiet löper i. När det är dags att stänga för natten lyfter man bara bort listen och drar för jalusiet.



Breddningslisten i pianobaren används dagligen.

– Vi behövde inte göra någon åverkan i fartyget för att åstadkomma det här. Det är en väldigt enkel konstruktion, men oftast är det de som är de bästa säger Thomas Aksberg.

Listen är åtta centimeter bred. Att den inte gjordes ännu bredare beror på att övre disken inte får skjuta ut över bänken under eftersom man då får problem att lyfta upp flaskor och komma åt drickaslangar. Men de centimetrarna man fick till räckte för att lösa problemet.



Christer Sjökvist, bartender

Thomas Aksberg, timmerman

– I början var det vissa i barpersonalen som var skeptiska, säger Christer Sjökvist. Men nu har man insett hur bra listen är och alla använder den.

sjokan@live.se och thomas.aksberg@hotmail.se



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2019

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

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2018.

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

Tjänst jämför farledsdjup och fartygs djupgående

Svenska och danska myndigheter har på försök lanserat en digital tjänst som ska hjälpa sjömän att få information om fartygets säkerhetsmarginal för avståndet till botten i svåra farleder. Den testade tjänsten använder detaljerad batymetri, konstant uppdaterade tidvattenstabeller och väderprognoser för att visa "bekvämlighetszoner" och områden som bör undvikas för fartyg med olika djupgående.

Enligt projektledaren Christopher Saarnak, chefsrådgivare på den danska Sjöfartsstyrelsen, handlar tjänsten om att effektivisera arbetet för befälhavaren så att han eller hon kan koncentrera sig på att manövrera fartyget utan att behöva kombinera data från sjökort, tidvattenstabeller, väderprognoser och fartygets djupgående eftersom den digitala tjänsten gör allt detta automatiskt. Tjänsten testas i Öresund men kan anpassas till att fungera i hela Östersjön och i resten av världen. (TELEGRAPH)

ISO-standard för upptäckt av man overboard, MOB

I ett försök att förbättra säkerheten till sjöss har International Organisation for Standardisation, ISO, utarbetat en specifikation för system som ska upptäcka en person som fallit överbord, MOB. ISO-standarden för MOB-upptäckning har tagits fram för passagerartrafik och målet har varit att producera internationellt erkända krav för utvärdering av effektiviteten i MOB-upptäckningssystemen.

ISO/PAS 21195:2018 specificerar de tekniska kraven på system som ska upptäcka personer som har fallit överbord från ett passagerarfartyg. (TELEGRAPH)

Stödpengar till miljöprojekt

Europeiska investeringsbanken och det holländska finansinstitutet ING har skrivit under ett avtal om att stötta gröna innovationsprojekt i den europeiska rederibranschen med upp till 300 miljoner euro. (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



Intelligent navigationshjälp

Rolls Royce har lanserat sitt nya system för situationsmedvetenhet, ett Intelligence Awareness-system som använder data från flera olika källor och sensorer. Systemet kommer enligt företaget förändra fartygsnavigeringen avsevärt. Systemet har utvecklats tillsammans med företag som Stena och Mitsui OSK Lines och använder Light Detection and Ranging, LIDAR-laserteknik för att komplettera informationen från ECDIS och radar. Enligt Rolls Royce är deras system för situationsmedvetenhet det första av sitt slag som blir tillgängligt för kommersiellt bruk. (TELEGRAPH)

Invest now in your future fuel bill

BLADE DELIVERIES 2017

IDEA MARINE AB

Among many orders 14 new propellers for Patrol boats for undisclosed Navy.
New propeller for SS Gratitudo. Consultancy work for Visentini Shipyard, Toll Shipping and Semcon.

www.ideamarine.se



EU och ILO – ett omaka par

Juristen Stig Gustafsson berättar om kollisionen mellan ILO-konventionen och EU-regler.

Den utveckling på EU-nivå som ägt rum de senaste åren och som manifesterats i EU-domstolens domar, bland annat i Laval-målet, är oroväckande och innebär att fackliga fri- och rättigheter hotas. Skyddet för fackliga rättigheter regleras främst i ILO-konventioner och i Europakonventionen.

Internationella arbetsorganisationen, ILO, som är det äldsta FN-organet, bildades redan 1919 inom FN:s föregångare Nationernas Förbund och har som huvudsyfte att förbättra arbetsförhållandena för arbetstagare världen över och därigenom bidra till en höjd levnadsstandard. Det främsta medlet att uppnå ILO:s mål är de konventioner och rekommendationer som ILO:s generalförsamling antar. Därefter övervakar ILO att regelverket efterlevs av staterna.

Till de viktigaste konventionerna hör de som slår fast rätten för arbetstagare att fritt organisera sig, föra kollektiva förhandlingar och rätten att vidta stridsåtgärder.

Konvention ska efterlevs

ILO skiljer sig från FN och FN:s övriga fackorgan genom att inte bara regeringsdelegater har rösträtt utan också representanter för arbetstagare och arbetsgivare. För att en konvention ska bli bindande för en stat krävs att den ratificeras av staten.

En stat som ratificerat en konvention måste efterleva den vilket bland annat innebär att den nationella lagstiftningen ska anpassas till konventionen. Staten

måste också godta internationell kontroll av att konventionen efterlevs. Inom ILO finns organ som arbetar med kontrollen av att konventionerna efterlevs.

Europarådet, som tillkom redan 1948, har alla Europas stater som medlemmar. Europarådets sociala stadga från 1961 skyddar föreningsfriheten och rätten till fackliga stridsåtgärder. Artikel 11 i den "Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna", Europakonventionen, reglerar föreningsfriheten.

Europadomstolen i Strasbourg är den domstol som tolkar Europakonventionen. Domstolen har i flera domar slagit fast att rätten till kollektiva förhandlingar är en väsentlig beståndsdel i föreningsfriheten och skyddas därför av artikel 11. När det gäller rätten till stridsåtgärder är det numera klarlagt att även denna rättighet omfattas av samma skydd.

Ville inskränka förhandlingsrätten

Inom EU har man alltsedan sin tillkomst haft svårt att acceptera ILO:s konventioner. Man har från EU-kommissionens sida till och med gått så långt som att kräva att EU:s medlemsstater, innan de antar en ny konvention, ska inhämta tillstånd från EU. ILO-konventioner som är antagna innan ett land blev medlem i EU kan man dock inte förhindra landet att tillämpa, även om vissa signaler från EU kan uppfattas på annat sätt.

Ett exempel är EU-kommissionens för-

slag härom året att genom inskränkningar i förhandlingsrätten stärka styrningen från EU:s sida när det gäller medlemsstaternas lönepolitik. Kritik mot förslaget kom från flera håll. ILO påpekade att inskränkningar i förhandlingsrätten bara kan godtas under mycket allvariga ekonomiska omständigheter i enlighet med ILO:s konvention 98 om förhandlingsrätt, en konvention som alla EU-länder för övrigt har ratificerat.

Europafacket reagerade också kraftigt och framhöll att EU överhuvudtaget inte ska befatta sig med lönebildningen. Förslaget stoppades även sedan ett flertal nationella parlament, bland annat Sveriges riksdag, gått emot förslaget.

Politisk lösning

Ett annat exempel på kollisionen mellan en ILO-konvention och EU-regler är konvention 94 från 1949 om arbetsvillkor vid offentlig upphandling. Denna konvention föreskriver att sociala hänsynstaganden ska innefattas vid offentlig upphandling, det vill säga social dumping ska undvikas.

EU:s egen domstol, EU-domstolen, har dock i en dom gjort en helt motsatt tolkning och med hänvisning till den fri rörligheten sagt att det skulle vara diskriminerande mot arbetsgivaren att tillämpa konventionen. Med andra ord: om EU:s synsätt och ILO-konventioner kolliderar ska EU:s uppfattning gälla.

Den intressekonflikt som här föreligger kan inte lösas den juridiska vägen utan en politisk lösning är förmodligen nödvändig. Diskussionen inom EU om ett så kallat socialt protokoll kan vara en väg. **S G**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Vice ordförande har ordet

Våren är alltid en hektisk tid, både privat och på jobbet, därför tänkte jag vara ute i god tid och börja skriva innan det känns som dygnet har alldeles för få timmar. Sitter ombord och väntar på om nästa utlovade snökanon över Östersjön kommer bli av eller ej. Är i alla fall mycket nöjd över att äntligen ha hittat underställsoverdelar som funkar under vita skjortor. Det vill säga inte färgglada spräckliga saker som passar bättre på skidsemestern och inte funkar under uniformen. Att de dessutom är i naturmaterial är ju ännu bättre.

Då jag tillhör dem som inte tycker om kyla är jag även mycket nöjd över att mina batteridrivna värmesulor höll ytterligare en säsong. Ni får gärna skratta åt mig, men jag är glad att inte behöva försöka tina fötterna i timmar efter att ha varit ute i arbetsskorna, som är säkra och uppfyller kraven, men inte varma.

Men förhoppningsvis kommer snart våren, värmen och sommaren. Ett av de tydligaste vårtecknen är fritidsbåtarna. Hoppas på att fler av de svenska segelbåtägarna, i år, har investerat i en, eller förhoppningsvis två stycken, radarreflektorer, och dessutom satt upp dem i riggen. Det är ett ganska hemskt sommarnöje, att med en glass i ena handen gå i gästhamnarna och gissa nationalitet på segelbåtarna genom att räkna radarreflektorer i riggarna. Gör denna promenad i sommar så ser Ni vad jag menar. Svenskarna behöver skärpa till sig. Det är ju inte så att de hissar upp radarreflektorerna när de beger sig till havs, därför får vi i handelssjöfarten hjärtat i halsgropen gång på gång för att de inte syns på radarn (medans flertalet av båtarna runt omkring gör det).

När jag var barn var en av de första teoretiska kunskaperna jag lärde mig gällande båtlivet de 10 sjövettsreglerna. Min sjöscoutledare instruerade oss om att dessa skulle klistras upp på toalettdörren så att man gång på gång blir påmind av dem, tills man kan dem utantill. De senaste somrarna har jag på havet mött flera som nog inte gått i "denna skola" och lärt sig regel nummer 3. Dessa Kamikaze-kajaker. De ger sig ut på öppet hav, själva eller i grupp, de är mycket svåra att upptäcka i lite sjö, de passerar farleder i ganska utspridda fält, med mera, med mera. Det är flera gånger jag har fått göra idiotiska och ibland olämpliga undanmanövrar för att inte köra över dessa Kamikaze-kajaker.

I höstas på öppet hav blev vi uppropade av utländska kajakpaddlare på Ch 16, de hade sett att vi var på väg mot dem då de såg vår AIS. Tyvärr kunde de inte uppge sin position speciellt bra, vi var till slut fyra till fem personer som stod och letade efter dem med reducerad fart. För en gångs skull visste vi ju att de var där, någonstans, cirka 200-300 meter ifrån dem fick vi syn på dem i den ganska grova sjön (iallafall för att vara kajak) och kunde göra en undanmanöver för att minska avståndet till dem i tid...

Jag vill avsluta denna spalt med att tacka alla frivilliga sjöräddare utmed våra kuster. Ett stort tack till Er och Era familjer för allt oavlönat arbete Ni gör och för all tid Ni lägger ner!!!

ANNELIE HAMBERG



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

Hur långt innan måste jag anmäla att jag vill vara föräldraledig?

Alla arbetstagare, oavsett anställningsform, har rätt att vara föräldralediga.

Den som vill vara föräldraledig ska anmäla det till arbetsgivaren senast två månader innan och om det inte går ska det anmälas så snart som möjligt.

Hur länge får jag vara föräldraledig?

Föräldrar har rätt att vara föräldralediga i totalt 480 dagar upp till det att barnet är åtta år, vardera förälder har rätt till 240 dagar.

Så länge barnet är yngre än ett och ett halvt år har du rätt att vara helt ledig från arbetet.

Föräldrar till barn som är födda den första januari 2014 eller senare kan ta ut föräldrapenning till och med den dag barnet fyller 12 år, eller till den dag barnet slutar årskurs fem.

Efter det att barnet har fyllt fyra år kan föräldrarna sammanlagt endast spara 96 dagar. Det är alltså högst 20 procent av föräldradagarna som kan sparas efter det att barnet har fyllt fyra år.

Båda föräldrarna har inte rätt att ta ut föräldrapenning för samma dag, förutom under de 30 dubbeldagar som infördes den första januari 2012.

Dubbeldagarna möjliggör för båda föräldrarna att få föräldrapenning samtidigt och handlar inte om några extra dagar utan de ingår i barnets 240 grunddagar.

Dubbeldagarna kan bara nyttjas under barnets första år, efter det att barnet fyllt ett år kan endast en förälder i taget ta ut föräldrapenning.

Det kan också vara bra att veta att föräldraledighetslagen säger att du i princip har rätt att återkomma till samma arbetsuppgifter som innan ledigheten, men om din arbetsplats har omorganiserats, eller om andra förändringar har gjorts medan du varit borta, kan du få andra arbetsuppgifter efter föräldraledigheten.

INGA SJÖSJUKA SJUKSKÖTERS KOR



Ambulanssjukskötarna

Oscar Pihlblad och Andreas Holmstrand diskuterar patienten som ska hämtas. Oscar har jobbat på ambulansbåten sen projektet startades. Han har jobbat som sjukskötarska i 24 år och ville egentligen bli sjöingenjör men slumpen gjorde att han i stället blev sjukskötarska. Andreas har jobbat på ambulansbåten i två år, som sjukskötarska i 13 år och med ambulanssjukvård i 11 år.

Ambulansbåten i Göteborgs södra skärgård är unik i Sverige. Det är den enda båten som har ambulansen med ombord och alltså både kan åka ut till öarna och åka ut på öarna för att hämta patienter. Båten är en högfartskatamaran som kan göra 30 knop och har funnits i två och ett halvt år.

TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

DONSÖ APRIL 2018

– Det som är speciellt med ambulansbåten är just farten och att den har med ambulansen ombord, bilfärjor kan bara köra 10–11 knop, säger Oscar Pihlblad, sjuksköterska på ambulansbåten.

Det hela började 2014. Då gjorde Sahlgrenska universitetssjukhuset en upphandling för projektet med ambulansbåten. Northern Offshore Services, NOS, vann anbudet, ett Donsörederi med mestadels danskflaggade fartyg.

– Man ville ha en ambulans som kunde fraktas på en båt eftersom det är mycket körbar väg ute på öarna. Tidigare hade man ett annat system med helikopter och båtar som inte tog någon bil. De sökte en projektledare och jag anställdes som det den 1 januari 2015, nu är jag ambulanssjuksköterska och team leader för verksamheten, säger Oscar.

Han jobbar tätt ihop med SC Niklas Rosengren, de kommunicerar alla frågor mellan sig och har hand om ekonomin för verksamheten tillsammans. När verksamheten startades hade rederiet aldrig sysslat med sjukvård. Det fanns ritningar klara för hur ambulansbåten skulle se ut, men det fanns varken ambulans eller någon båt byggd.

– Det första vi gjorde var att spika båtens design och beställa den från ett norskt båtvarv. Den blev klar på elva månader och levererades i december 2015. Under tiden rekryterade vi folk, jag rekryterade ambulanssjuksköterskorna och rederiet rekryterade sjömännen. Avtalet var ganska luftigt, vi skulle bedriva ambulanssjukvård enligt de principer som gäller för övriga landet. Vi var tvungna att, tillsammans med Sahlgrenska, koka ned allt i en modell som vi kunde handskas med, berättar Oscar.

Måste fungera tillsammans

Ambulansbåtens personal jobbar fyra i taget, två sjuksköterskor, en befälhavare och en styrman. Sjuksköterskorna jobbar 2:3-pass och sjömännen jobbar 1:1, samman-

lagt jobbar fem sjuksköterskor, fyra män och en kvinna, två befälhavare och två styrmän, alla fyra sjömän är män. De byter av varandra lite omlott så att alla jobbar med alla. Därför måste de som ska börja jobba på ambulansbåten göra ett test som visar hur de fungerar i grupp, alla ska ju fungera tillsammans med alla. Den vecka de jobbar bor de på ambulansbåtens boende på Donsö, där båten har sin hemmahamn, eftersom de måste ha beredskap att rycka ut dygnet runt.

– Vi håller en hög beredskap mot tredje man, det har jag kämpat för i många år, vi måste ha en beredskap i en akut organisation. Jag är väldigt stolt över att vi kan ha en hög service, vi är väldigt tillgängliga, vi krullar oss för att vi ska vara ännu mer tillgängliga, vi finns alltid tillhands för tredje man, vi gör vårt yttersta för att vara det, säger Oscar.

Är passagerare

Sjuksköterskorna börjar sina pass 17:00, då börjar de med att göra ett alkohol-utandningsprov, det måste all personal göra när de går på, sedan lämnar den sjuksköterska som ska gå av sitt pass en handover-rapport om allt som rör ambulansdriften och i viss mån även båtdriften. Sen får den sjuksköterska som blir avlöst gå hem. Den sjuksköterska som går på sitt arbetspass går också igenom utrustning och material i ambulansen så att allt som ska finnas finns där det ska.

Ambulansbåtens sjuksköterskor har gått basic safety, men det finns inga krav på att de ska ha sjövana eller sjöutbildning.

– Vi ska ha ett hum om hur båten fungerar men det är inget krav att vi ska kunna köra, säger Oscar.

– Ska man räkna väldigt hårt är de passagerare, vi räknar inte in dem enligt vad reglerna säger, flikar befälhavare Daniel Bergkvist in.

– Styrmännen har däremot fått några timmars ambulansförarutbildning, kompletterad med bår- och lyftteknik, sen har de gått HLR-utbildning och håller det fräscht. Det

finns tre nivåer på ambulanspersonal, ambulansförare, ambulanssjukvårdare som är en undersköterska med ambulanspåbyggnadsutbildning och ambulanssjuksköterska, en sjuksköterska med ambulanspåbyggnadsutbildning, förklarar Oscar.

Har dansk flagg

Ambulansbåten är tillgänglig dygnet runt och åker ut på de larm som kommer in, dag som natt. När ambulansen inte är på uttryckning finns mycket annat att göra på själva boendet. Först och främst ska utrustningen hållas i skick.

– Sen jobbar vi mycket med att hålla rent och i ordning, vi har mycket övningar, vi orienterar, vi tittar på öar, provgår, provcyklar, provkör, för att vi ska hitta när det gäller. Som ny tar det ungefär ett år innan man känner sig trygg och hittar på öarna. Men att hitta till öarna är inget problem, säger Oscar.

– Fast i början är man på helspänn när man kör båten, tills man har lärt sig vilka rutter vi använder oss av, sen vet man aldrig hur det ser ut när det är dimma, allting ser annorlunda ut då. När det är dimma kör vi långsamt, det är även svårt nattetid när vi ligger i 30 knop på en prio 1:a. Vi kör hela tiden med pilot/copilot-system, vi pratar med varandra, jag sitter som navigatör och berättar vad jag ser och skepparen bekräftar för mig att han har sett det, förklarar styrman Niklas Linnarsson. Han har jobbat av och till på ambulansbåten i tre månader.

Ambulansbåten har dansk flagg, därför jobbar inte sjömännen på avtal med Sjöbefälsföreningen, men det gör sjuksköter-

” Vi är väldigt tillgängliga, vi krullar oss för att vi ska vara ännu mer tillgängliga.



Andreas Holmstrand och Oscar Pihlblad.



Befälhavare Daniel Bergkvist har jobbat på ambulansbåten sen projektet startade.



Oskar Pihlblad och Andreas Holmstrand hämtar Bert som behöver sjuktransport till en undersökning.

skorna. Deras kollektivavtal med Sjöbefälsföreningen blev klart i juli 2015 och då gick Oscar Pihlblad också med i SBF

– Innan var jag organiserad i Vårdförbundet med ett landavtal, säger Oscar.

Ville bli sjöingenjör

Sjuksköterskan Andreas Holmstrand har just gått på sitt arbetspass. Han fick komma in nu på morgonen och avlösa en kollega som var tvungen att sluta sitt pass tidigare. Han och Oscar Pihlblad diskuterar hur de ska göra med lampor till ambulansen och skåp i den nya lokalen som ambulansstationens boende ska flytta till i augusti. Oscar håller en handoverrapport med Andreas för det hanns inte med tidigt i morse när han kom. Ambulansen ska gås igenom för att kontrollera att allt som ska finnas i den finns.

Andreas har jobbat på ambulansbåten i två år. Innan han kom hit hade han aldrig jobbat på sjön.

– Jag visste hur båtar såg ut men hade aldrig varit ute på havet tidigare, säger han.

Oscar har alltid gillat teknik och mekanik och hade egentligen inte en tanke på att bli ambulanssjuksköterska utan var inrik-

tad på en teknisk karriär, planen var att bli sjöingenjör. Han läste sjöfart på gymnasiet och var ute lite i handelsflottan, av och till, i tre år. Han började läsa Kraft och värme på sjöfartshögskolan i Göteborg.

– Pappa var stolt över att jag skulle bli ingenjör. Mina föräldrar jobbade i vården och de varnade alltid för vården för de var aldrig hemma. Pappa var läkare och mamma var sjuksköterska, de hade jour dygnet runt. Vi bodde på en läkarstation, tjänstebostaden låg ovanpå läkarstationen och patienter kunde komma och knacka på mitt i natten. Det var som att vara här, fast dygnet runt hela tiden, säger Oscar.

Han läste på sjöfartshögskolan i ett år, men i samband med att hans pappa gick bort tog han ett sabbatsår och körde buss. Ett anslag om att det fanns platser kvar på en undersköterskeutbildning fick honom att ringa och börja utbildningen samma dag. Efter utbildningen började han jobba i ambulanssjukvården som behövde folk.

– Det var slumpen som gjorde att det blev det här spåret. Jag jobbade fyra år som ambulanssjukvårdare, sen läste jag två år till sjuksköterska och blev färdig hösten 94. Innan han började jobba på

ambulansbåten har han pendlat långt, 60 timmar i månaden, nu har han bara 300 meter till jobbet, men han är ändå borta mycket hemifrån eftersom han bor på jobbet när han jobbar.

– De som kommer från Donsö är donsöbor, vi andra kallas slänkar, säger Oscar, som har bott här i 25 år men alltså fortfarande är en slänke.

– Man ska ha tre generationer på kyrkogården för att räknas som Donsöbo sägs det, skrattar Oscar.

En sjuktransport

Befälhavare Daniel Bergkvist ska hålla morgonmöte, lite praktiska arbetsuppgifter behöver fördelas, som vem som ska ha köket, vem som ska tvätta, och så vidare. Så brukar dagen börja men i dag behöver de vänta på styrman Niklas Linnarssons avlösare, Oscar Fallenius, som ska komma med 11:19-färjan. Ett larm med prio 4 kommer in precis när Niklas har blivit avlöst, en sjuktransport, så i dag hinnas morgonmötet inte med. Ambulansbåten måste iväg till Brännö för att hämta Bert som ska till sjukhuset för en undersökning.

Bert har en lungsjukdom och behöver syrgas hela tiden, varför han inte kommer ut så ofta, därför tycker han att det är riktigt trevligt att få komma ut och åka lite båt, även om det bara är för att åka till sjukhuset och mäta lungkapaciteten.

– De är suveräna, säger han om ambulansbåtens sjuksköterskor, och berättar att han ursprungligen kommer från Stockholm men flyttade till Göteborg 1972 för att plugga psykologi. Han har också varit musiker, han spelar gitarr, tvärflöjt och munspel. Trots lungsjukdomen kan han fortfarande spela tvärflöjt.

– Det är mest magen man jobbar med och den fungerar fortfarande, förklarar han.



Dagens tjocka dimma har börjat lättas.

Bert berättar att han på sjuttioalet turnerade med bandet Tre profiler och Lill-Babs.

– Hon var en fin människa, väldigt snäll och omtänksam, säger Bert, och förklarar att hon inte blev förändrad trots kändisskapet.

– Hon var alltid Barbro Svensson.

Ambulansbåten lämnar av Bert vid Fiskebäckens hamn och åker tillbaka till Donsö för lunch. Efter lunchen cyklar de till boendet för att fika och äta tårta som Oscar Pihlblad har gjort för att hans sambo fyller år i dag. Hon har också fått en bit tårta.

Kaffet bryggs, men tårtan hinner inte tas fram, det är dags att hämta Bert vid Fiskebäckens hamn och köra hem honom igen.

Vinkelslipat finger

Åter på boendet efter sjuktransporten kommer snabbt ett nytt larm. ”Extremitetsskada, skadat sig svårt i handen”, det blir prio 1. Alla skyndar sig och båten är på väg inom några minuter. Det visar sig vara en man som råkat skada fingret med vinkelslipen när han byggde om kommoden på toaletten. Skadan var lyckligtvis ganska liten, men tillräckligt djup för att behöva sys. Eftersom mannen inte själv kan ta sig till sjukhus, transporterar ambulansbåten honom till Fiskebäckens hamn där han hämtas med ambulans. Skadan nedgraderas till prio 4.

– Det behövdes egentligen inte ambulans, vi bad om en sjuktransport men det gick inte, då ringde vi och begärde en sjukresa taxi, som det kallas, och det kunde inte levereras med 20 minuters varsel, de kunde inte heller skicka en vanlig taxi för vi hade ingen gatuadress, bara Fiskebäckens hamn, och de som tar emot beställningen sitter i Moldavien och vet inte var de ska skicka taxin, det blev ett missförstånd, säger Oscar.

Tillbaka på boendet är sjuksköterskorna trötta, äntligen finns tid för fika och tårta. Sjömännen, befälhavare Daniel och styrman Oscar, är inte lika trötta. Åttioalister-

na, som de andra kallar dem, cyklar iväg och tränar. Sjuksköterskorna halvligger slutkörda i soffan och äter tårta, men det är redan nästan dags för middag.

Nya arbetsuppgifter

När sjömännen kommer tillbaka från sin träning fixar de middagen, de grillar biffar på grillen som står på trappräcket utanför boendet, både kött- och vegobiffar grillas och serveras med grönsaker och pita- eller hamburgerbröd. Mitt i middagen ringer hemsjukvården och vill prata med Oscar, som är upptagen med att plåstra om en Donsöbo som kommit förbi ambulansbåtens boende med en sårig hand. Hemsjukvården vill förvarna om att de har en sjuk patient och att en sjuksköterska nog kommer behövas i natt.

I kväll ska ambulansbåtens sjuksköterskor börja jobba med nya arbetsuppgifter, nattjour för Styröhemmets vårdhem, och hemvård på Styrö och Donsö, tidigare har det legat på hemsjukvården. De ska därutöver fortfarande hålla ambulansberedskap.

Sjuksköterskorna är oroliga att de inte kommer få tillräcklig nattvila så de vet inte hur det här kommer fungera. Sjömännen berörs inte av hemtjänstjouren, det blir en av sjuksköterskorna som får åka på hemsjukvården med bil, men då kan inte ambulansbåten åka iväg om det kommer in ett akutfall eftersom de ska vara två i ambulansen.

– Det är en försöksverksamhet fram till sommaren, sen ska det göras en utvärdering. De tror att det handlar om 30 uppdrag om året och vi har inget emot att jobba men vi vill helst göra det på dagtid. Vi fick ett avtal utan reglerad arbetstid eftersom vi är en så liten verksamhet och det är det som gör att vi kan vara här dygnet runt och åka iväg. Vi är nöjda med avtalet men ska vi göra mer än det vi gör nu blir det ohållbart att jobba utan reglerad vilotid, säger Oscar.



När ett larm kommer gäller det att ta sig till ambulansbåten så snabbt som möjligt.

Inga sjukskrivningar

Vid 22:25 ringer telefonen, det är hemsjukvården som vill att en sjuksköterska besöker en orolig patient. Oscar får åka iväg och Andreas följer med, det är ju första gången de åker på ett uppdrag för försöksverksamheten som börjar nu i kväll och Andreas vill se hur det är.

Vid 23:40 är de tillbaka, patienten var en 102-årig dam som behövde få medicin.

De som jobbar här trivs med jobbet på ambulansbåten. Oscar Pihlblad berättar att de inte har haft en enda sjukskrivning bland personalen de sista två åren.

– Och vi har ingen karens så vi har väldigt trogen personal. Men vi har tre sjuksköterskor som slutat på grund av arbetstiderna. Man är borta från familjen i långa perioder, alla har trivts med jobbet men det har inte fungerat med familjen. En har slutat för att han ska segla jorden runt i fem år. Vi har valt att ha två sjuksköterskor dygnet runt eftersom vi blir så sårbara om vi exempelvis måste dela på oss eller om någon blir sjuk. Vi måste klara 100 procent av uppdragen och leverera 100 procent. Rederiet är jättenöjda med verksamheten och det är Sahlgrenska också, säger han. **A H**



Till vänster: Oscar och Andreas plåstrar om ett vinkelslipat finger.

Till höger: Andreas kliver iland.

Författare, regissör, radiojournalist, förnyare av sjömansvisan, teaterdirektör, skådespelare. Anders Wällhed är en kulturarbetare med många strängar på sin lyra. Sjöfartskulturen har varit närvarande i mycket av det som Anders har sysslat med under åren.

TEXT LENNART JOHNSON FOTO STEFAN F LINDBERG

GÖTEBORG MARS 2018

Hur föddes ditt stora intresse för sjöfarten?

– Hav och sjöfart var något som jag fick i generna. Min far var tung dykare på Karlskronavarvet. Vid sin pensionering fick han en vattentät klocka med fejkad guldlänk. Den gav han till mig och sa: "Va fan skall jag med en vattentät klocka nu". Min morbror var en av landets sista riktiga skutskeppare. Skutan var en tvåmastad galeas som stånkande tog sig fram med torrlast i fyra knop längs den södra kusten. Både farsan och min morbror finns med i mina böcker.

Finns det någon röd tråd i ditt brokiga yrkesliv?

– Möjligen att den i så fall är just röd. Kanske var det Gud, han som ofta kallas "Slumpen" som kastade tärning. Tidigt, redan i folkskolan började jag spela amatörteater. Sedan satte den Socialdemokratiska folkrörelsen klorna i mig. Under hela min uppväxt och studietid fortsatte teatern nafsas mig i hälarerna. Jag blev den förste i min släkt som med tiden fick en akademisk examen. Jag började skriva dikter, gick med i FNL-grupperna, kramade träd och skrev patetiska protest-sånger. Denna tid fick jag vänner i den rebelliska och röda studentrörelsen, tro- ligen mest för att mina nyfunna vänner aldrig tidigare träffat en arbetargrabb.

Hur föddes idén till boken "Spökmatrosens sånger"?

– Som kulturjournalist på Sveriges Radio gjorde jag en rad författarporträtt. 1984 intervjuade jag Ove Allansson, Sveriges största sjölivsskildrare i modern tid. Han blev lite av min mentor och grunden lades till en livslång vänskap. Egentligen var det Ove som fick mig att börja skriva böcker. Tillsammans konstaterade vi att det inte skrivits några sjömansvisor på drygt femtio år. Vi tyckte att det var hög tid att låta sjömansvisan, och dikten, gira in i containertiden. Resultatet blev "Spök-

matrosens sånger" en bok med moderna sjömansdikter och sjömansvisor.

Din fiktiva sjömansfigur Stigbergs-Lasse förekommer i tre diktsamlingar och står staty i Gathenhielmska kulturresevatet i Göteborg, är han en förebild till olika sjömän du har mött?

– Har man bott och levt i Göteborg är det närmast omöjligt att inte träffa en och annan gammal sjöman. Även om Stigbergs-Lasse är en påhittad figur är han en legering av många sjömän. Flera träffade jag under de tjugo år jag skrev fartygsreportage i fackpressen, Stigbergs-Lasse är en före detta uteseolare. Han är en pensionär som vandrar omkring bland minnena i sin påmönstringsstad Göteborg. Jag ville ge staden en diktad figur som kändes äkta bortom det hysteriska göteborgska vitsandet, den konstruerade slagfärdigheten och den självgodas småtykenheten. En människa av kött och blod. Samtidigt ville jag slå hål på myten om att gamla genuina göteborgare går omkring med samma keps längst inne i själen och är betydligt roligare än andra provinsiella typer. Att Lasse har fått en staty, skulpterad av min bortgångna vän, författaren och konstnären Eino Hanski, är jag stolt över. I den tredje diktsamlingen om Stigbergs-Lasse låter jag honom träffa en fullmogen kvinna. Jag tyckte det var synd och skam att han skulle traska omkring ensam i Göteborg.

Du var väl i många år producent på Sveriges Radios kulturredaktion?

– Ja, i nästan 30 år. Egentligen ville jag bli socialreporter men det fick bli kulturredaktion. Man tyckte väl att jag gjorde minst skada där.

Du har också skrivit en biografi om Lasse Dahlqvist. Vilken betydelse har han för den svenska sjömansvisan?

– Lasse Dahlqvists första yrke var som sjöman. Han seglade befälselev på den fyrmastade barken *Beatrice* och rundade Kap Horn två gånger under segel. Lasse skrev

en "speciell" typ av äkta sjömansvisor. Det var sjömansvisor med en berättande episk handling och realistiska beskrivningar av olika människöden. Han gjorde det på ett begåvat och lättamt sätt som lotsade in honom i populärmusikens skans.

Hur kommer sig ditt intresse för folklustspel och buskis som bland annat innebar att du i flera år var regissör åt Stefan & Krister?

– Läger man buskisen under luppen så är det den mest genuina underhållningsgenren som finns. Traditionen går långt tillbaka till bondkomikens gyllene decennier. När det gäller Stefan & Krister var det de som hittade mig och frågade om jag ville jobba med dem. Jag var inte svår att övertala. Vi skrattade och arbetade tillsammans i mer än tio år.

Du har länge samarbetat med Sjöräddningssällskapet och skrivit två historiker om dem, du har också varit med om att bygga upp Sveriges enda sjöräddningsmuseum i skånska Käseberga. Är detta samarbete viktigt för dig?

– Absolut. Det helt ideella Sjöräddningssällskapet består idag av över 2 000 frivilliga, oavlönade sjöräddare. Året runt håller de vakt längs våra kuster och våra större insjöar. Idag står sällskapet för över 80 procent av all sjöräddning i landet. Detta utan ett enda öre i bidrag från staten eller från kommuner. Jag är stolt över att ha varit medlem i Sjöräddningssällskapet i nästan 25 år och att ha fått förtroendet att skriva sällskapets historia. För min historik om sällskapets 100-åriga historia "Den tidlöse sjöräddaren" fick jag 2007 Svenska Publishingpriset för bästa bok alla kategorier. Min senaste historik "Nya horisonter och gula båtar", som kom ut 2017, handlar om samspillet mellan sjöräddarens personliga preferenser och den humanitära uppgiften. Inte minst skildrar jag också sällskapets viktiga hjälpinsatser i Egeiska Havet som innebar att över 2 000 båtflyktingar kunde räddas från en säker död.

Vad har du närmast på gång på teaterscenen och i litteraturen?

– Våren 2018 är jag regissör för pjäsen "Fyrtio år efter döden" som kommer att turnera över hela landet genom samarbete med olika teaterföreningar. Förra året gav jag ut novellsamlingen "Konsten att förkorta evigheten" som under hösten 2018 får en uppföljning i dikt- och sonettsamlingen "I framtiden finns det förflutna". **L J**

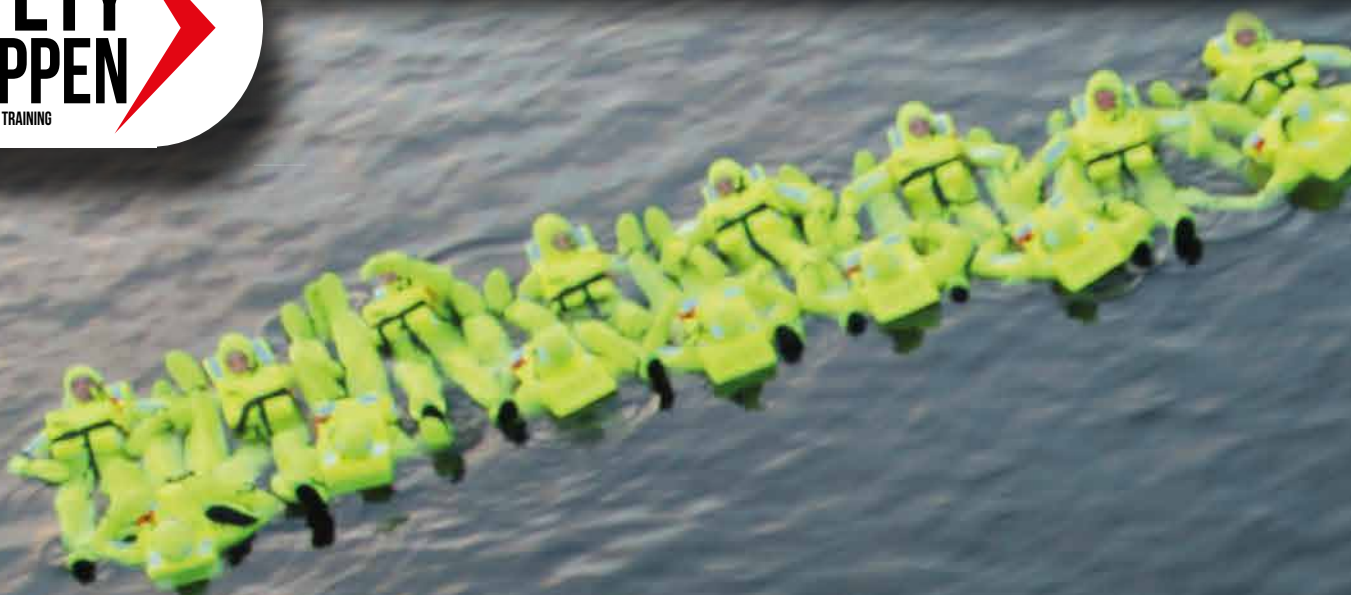
HAR SJÖFARTEN I GENERNA



STCW-kurser

**SAFETY
GRUPPEN**

SECURITY & SAFETY TRAINING



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

23-24 april 18-19 sep
22-23 maj 16-17 okt
26-27 jun 30-31 okt



ADVANCED FIRE FIGHTING

23-24 maj
27-28 juni
19-20 sep
17-18 okt



CRISES CROWD MNG

25 maj
29 Juni
19 okt



MEDICAL CARE

7-9 maj
10-12 sep
22-24 okt



RESCUE BOAT

21 maj
25 jun
17 sep
15 okt



FAST RESCUE BOAT

22 maj
26 juni
18 sep
16 okt



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

14-18 maj
25 maj - 3 juni
28 maj - 1 juni
2-6 juli
30 juli - 3 aug
3-7 sep
8-12 okt



ADVANCED FIRE FIGHTING

7-9 maj
24-26 sep
29-31 okt



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

8 maj
29 maj
15 juni
11 okt
30 okt



SHIP SECURITY OFFICER

15-16 maj



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

7-8 jun
19-20 sep
17-18 okt



MEDICAL FIRST AID

24-25 maj
20-21 sep
11-12 okt



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

7-8 maj
28-29 maj
14-15 juni
10-11 okt
29-30 okt



FAST RESCUE BOAT

21-22 maj
25-26 juni
17-18 sep
15-16 okt



CROWD CRISIS MNG

3-5 juli
5-7 sep
8-10 okt



MEDICAL CARE

7-9 maj
10-12 sep
22-24 okt




Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50

TEMA

ARBETSMILJÖ OMBORD



Med verksamhet dygnet runt och underlag i ständig rörelse är fartyg arbetsmiljömässiga utmaningar. Under senare decennier har mycket blivit bättre, men det återstår en hel del att göra. I den fysiska arbetsmiljön handlar det om bland annat buller, tunga lyft och kemikalieexponering. När det gäller psykosociala förhållanden finns problem med sådant som stress och trötthet. Och metoo-uppropet, #lättaankar, visar behovet av ett sundare socialt ombordklimat. TEXT LINDA SUNDGREN



Foto Linda Sundgren

Försvaret och forskningen



har gett bättre arbetsmiljö

Starkare lagstöd, mer forskning och ökad riskmedvetenhet har höjt arbetsmiljön på svenska fartyg. Men mycket kan bli bättre, inte minst vid nybyggnationer, och #lätta-ankar tydliggör behovet av ett sundare socialt klimat.

STOCKHOLM MARS 2018

De senaste decennierna har det hänt åtskilligt inom arbetsmiljön till sjöss. Insikten om hur omgivande faktorer påverkar hälsa och välbefinnande har ökat. Fler använder personlig skyddsutrustning och lagstödet har stärkts.

Ett viktigt steg togs 2003 när arbetsmiljölagen började gälla till sjöss. Då hade man från fackens sida länge efterfrågat en reglering på området; man såg ingen anledning att sjömän skulle behöva utsättas för större arbetsmiljörisker än landanställda. Gen svaret var dock ljummet och motståndarna hävdade att det inte var möjligt på grund av de speciella förhållanden som råder till sjöss. Men man skulle få draghjälp från oväntat håll när isbrytarna fördes över från Försvarsmakten till det civila.

– I Försvarsmakten gällde redan arbetsmiljölagen och den omfattade även fartygen. Men när isbrytarna blev civila slutade reglerna plötsligt att gälla ombord. Då blev det tydligt hur orimligt det här var, säger Mikael Huss, Sjöbefälsföreningens vd.

Forskas på flera institutioner

Något annat som bidragit till förbättringarna på fartygen är utvecklingen av forskningen. Som sjöfartsjournalist i mitten av nittio-talet var det svårt att hitta forskare med kunskap om arbetsmiljön i branschen och det var ytterst tunnslätt med vetenskaplig fakta och statistik. Men sjöbefälsutbildningarna, som nyligen gått från renodlade yrkesskolor till akademiska utbildningar, banade väg framåt. Till Chalmers kom sjöingenjören Monica Lundh och sjökaptenern Margaretha Lützhöft med fokus på områden som människa-teknik-organisation, ergonomi och sömnbrist.

Efterhand började även Sjöfartshögskolan i Kalmar bygga upp forskning inriktad mot arbetsmiljö till sjöss, med fokus på bland annat intendenturavdelning och psykosociala frågor. Idag bedrivs arbets-

miljöinriktad sjöfartsforskning på flera institutioner runt om i landet. Utmärkande för forskningen har varit att den till stora delar är praktiskt inriktad mot resultat som går att omsätta i det dagliga arbetet ombord.

– Arbetsmiljön har blivit så mycket bättre och på det sättet är vi jättenöjda, säger Mikael Huss. Framför allt pratar man mer om arbetsmiljö idag och man tar hänsyn till sådant som ljud, ljus, buller och vibrationer.

Problem på alla avdelningar

Men trots framsteg finns det mycket kvar att göra. Enligt den omfattande studien *Arbetsmiljö och säkerhet på svenska fartyg* från 2015, är buller ett av de mest utbredda arbetsmiljöproblemen ombord. I maskin utsätts 89 procent av personalen dagligen för höga ljudnivåer. På övriga avdelningar är motsvarande andel drygt 50 procent.

Också vibrationer från handhållna verktyg är ett bekymmer och leder bland annat till nervskador med så kallade vita fingrar. Ett annat problemområde är ergonomin. I maskinrum är det ofta svårt att komma åt och det är vanligt med tunga lyft.

Även intendenturen drabbas av förslitningsskador på grund av tunga lyft och där är även monotona rörelser ett bekymmer. Något som förekommer på samtliga avdelningar är exponering för skadliga ämnen. På däck handlar det ofta om avgaser. Inom intendenturen är rengöringsmedel och damm från sänglinnen ett problem medan besättningen i maskin exponeras för olika sorters oljor.

Bygg med arbetsmiljötänk

Vissa arbetsmiljöproblem kan lösas med bättre rutiner eller ny utrustning och hjälpmedel. Annat hade aldrig behövt uppstå, förutsatt att man tagit hänsyn till dem som ska jobba ombord när fartyget låg på ritborden.

– En majoritet av alla fartyg byggs i Kina och de har inte alls samma arbets-

miljötänk som oss, säger Mikael Huss. Om redarna inte uttryckligen talar om hur de vill ha det blir det inget bra.

Att bygga rätt från början är också nästan alltid billigare än att ändra i efterhand. Ett exempel är buller- och vibrationsdämpning i maskinrum där Sjöbefälsföreningen gjort beräkningar på kostnader av före- och efterinsatser.

– Med gummikuddar under maskin minskar buller och vibrationer rejält. Men om man inte väljer att installera det när fartyget byggs utan gör det efteråt kostar det tio gånger mer, säger Mikael Huss.

Den psykosociala arbetsmiljön

En annan aktuell arbetsmiljöfråga är sexuella trakasserier och mobbning. Den har lyfts i omgångar under årens lopp, men hamnade ånyo på dagordningen i och med sjöfartens metoo-upprop #lätta-ankar. Den film med verkliga händelser ombord som initiativtagarna producerade premiärvisades för en samlad sjöfartsbransch under ett möte på Sjöfartshögskolan i Kalmar i januari. Mikael Huss var en av deltagarna.

– Lättaankar är ett jättebra initiativ och jag hoppas verkligen att det kan leda till en mjukare attityd mellan människor. Min uppfattning är att det här har blivit mycket värre med åren. Visst förekom det även när jag gick till sjöss i början av sjuttio-talet, men det var inte alls lika grovt som idag, säger han.

I samband med Kalmarmötet enades man om att fortsätta arbeta med frågan och ett uppföljande möte hölls den 19 mars på Sjöfartsmuseet i Stockholm. En planerad åtgärd är att utveckla den arbetsmiljöpolicy som togs fram 2015 efter att kvinnliga sjöbefälsstudenter berättat i media om övergrepp och trakasserier under sina praktiker ombord. Och det är inte bara kvinnor som utsätts. I arbetsmiljöundersökningen Arbetsmiljö och säkerhet på svenska fartyg, ställdes frågan om man upplevt kränkningar eller trakasserier ombord någon gång senaste året. Av kvinnorna svarade 45 procent ja. Bland männen var motsvarande siffra 22 procent.

– Jag vet att även killar är utsatta, säger Mikael Huss. Kanske kommer hela den här metoo-rörelsen leda till en bättre arbetsmiljö för alla ombord. **LS**

Vilan är viktigare än

Det är inte antalet vakttimmar som avgör hur trött du blir, utan längden på vilan mellan vakterna. Den slutsatsen drar Wessel van Leeuwen på Stressforskningsinstitutet vid Stockholms universitet efter att ha undersökt tio olika vaktsystem.

STOCKHOLM MARS 2018

De senaste decennierna har flera forskningsprojekt genomförts för att visa hur olika vaktsystem påverkar trötthets- och vakenhetsnivåer ombord, framför allt bland däcksbefäl. Studierna triggades igång på nittiotalet efter en lång rad olyckor i Öster- och Nordsjön som inträffat sedan befäl somnat på bryggan.

Nu har forskare vid Stressforskningsinstitutet i Stockholm genomfört ytterligare två studier för att undersöka vilket vaktsystem som ur ett vakenhetsperspektiv är det mest optimala. Resultaten visar att det är ledigheterna som betyder mest, inte hur många timmar man jobbar.

– För att skapa ett perfekt avlösningssystem krävs minst sju till åtta timmars vila mellan vakterna, säger Wessel van Leeuwen som lett projektet.

Tvåvakt sämst

I den ena studien kördes olika vaktsystem genom en teoretisk modell som utifrån inmatad fakta beräknade nivåerna av trötthet och vakenhet. Sämst var det traditionella tvåvaktssystemet sex om sex (två befäl delar på vakt dygnet), som på grund av kostnadsskäl fortfarande är populärt under vissa europeiska flaggor.

– Innan man går och lägger sig måste det finnas tid att äta, duscha och varva ner. Är man bara ledig i sex timmar blir det inte tillräckligt med tid över för vila, säger Wessel van Leeuwen.

Men studierna visade också att tvåvakt kan fungera bättre. Genom att förlänga vakter och ledigheter, från sex till åtta timmar, ökade tiden för återhämtning och den totala tröttheten ombord minskade. Det bekräftades också i det andra forskningsprojektet som genomfördes ombord

på fem brittiska muddarfartyg i Engelska kanalen. Besättningarna jobbade tre veckor och var lediga tre. Första perioden gick man sex om sex på tre fartyg och åtta om åtta på två. Efter tre veckors ledighet gick man ut igen, då med ombytt vaktgång.

– Alla upplevde åtta om åtta som betydligt bättre än sex om sex. Det var bara de två sista timmarna på natten, mellan två och fyra, som man var tröttare än med sex om sex-systemet. Alla andra tidpunkter på dygnet var vakenheten väsentligt högre, säger Wessel van Leeuwen och fortsätter.

– Vi såg också att besättningarna som gick sex om sex använde mer motåtgärder i form av kaffe, energidryck, frisk luft och så vidare jämfört med de som gick åtta om åtta.

Men att förlänga vakterna två timmar är i praktiken inte något alternativ. Åtta om åtta går inte jämnt upp i dygnet vilket leder till 16 timmars arbete vissa dygn som inte är tillåtet enligt EU-lag. Forskningsprojektet i Engelska kanalen, som genomfördes tillsammans med Warsash Maritime Academy i Southampton, fick

söka dispens för att kunna genomföras.

– Att man över tid inte jobbar mer än med sex om sex tar regelverket ingen hänsyn till. Men ingen av dem som deltog i vår studie upplevde det som något problem att jobba mer vissa dygn, säger Wessel van Leeuwen.

Tolv om tolv bra men orättvist

Ett annat tvåvaktssystem som prövades i den teoretiska modelleringen var att dela dygnet på hälften och gå tolv om tolv. Den totala vakenheten ombord steg jämfört med sex om sex, men resultaten blev ojämna.

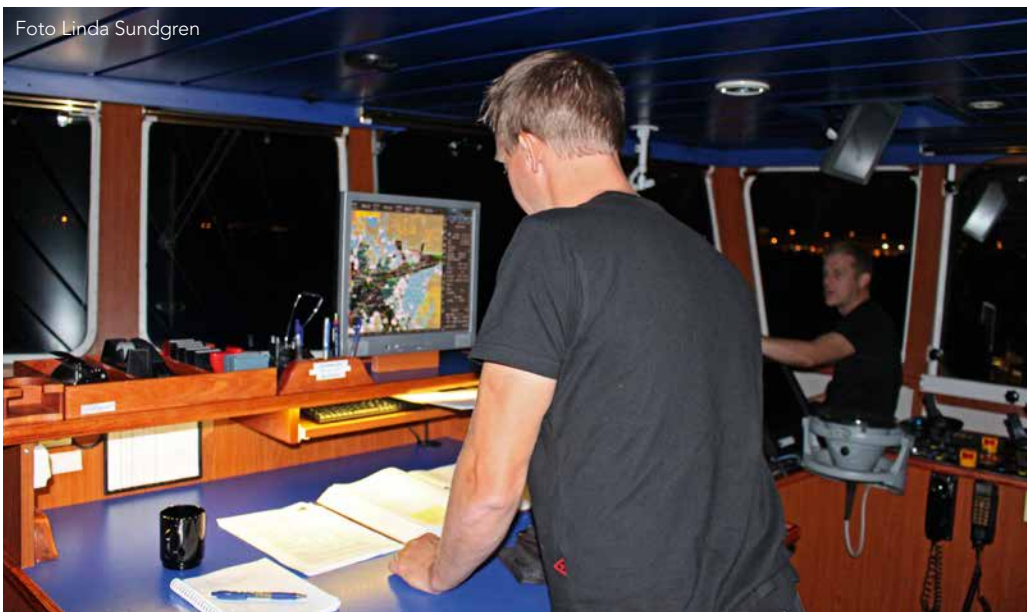
– Det här systemet är egentligen inte så dåligt, men det blir väldigt orättvist mellan vakterna. För den som jobbar från tolv till midnatt är det jättebra och man har inga problem alls med trötthet. Betydligt sämre är det för dem som går från tolv på natten till tolv nästa dag. Vi prövade att förskjuta brytpunkten några timmar med avlösning klockan fyra istället och då blev det lite bättre, säger Wessel van Leeuwen.

Wessel van Leeuwen konstaterar också att vaktsystemen är olika känsliga för stör-

Wessel van Leeuwen.
Foto Niklas Björling



Foto Linda Sundgren



längden på vakten

ningar. På fartyg där man går sex om sex äts vilan snabbt upp vid dåligt väder, övningar eller hamnanlöp.

– Går du däremot tolv om tolv spelar det nästan ingen roll alls om du får tre timmars övertid. Du hinner sova ändå, säger han.

Anpassa efter individ

En annan metod för att minska trötthetsproblemen är att sträva efter att göra mer individuellt anpassade avlösningssystem. En utpräglad morgonmänniska har betydligt lättare att gå på vakt tidig morgon än den som är piggare på kvällen.

– Man har mycket att vinna på att försöka individanpassa vakterna, men det görs inte alls idag, säger Wessel van Leeuwen.

Det vaktsystem som fungerar bäst är fyra-åtta, då tre befäl delar på dygnet. Där hinner man sova ut mellan vakterna och problemen med trötthet är små. Under längre tider ombord kan det däremot uppstå andra typer av bekymmer, även med trevaktsystem. Det visar den internationella Martha-studien som publicerades för ett drygt år sedan. Enligt den kan det med tiden uppstå sociala problem med bland annat konflikter och minskad motivation.

– De här effekterna ser man framför allt på fartyg där man är ombord tio veckor eller längre, säger Wessel van Leeuwen som var Sveriges representant i Martha-projektet. Nu har vi lämnat in en ansökan för att få undersöka det här närmare.

Viktig sömn

Sömnbrist gör oss inte bara trötta, det påverkar också vårt allmänna hälsotillstånd. När vi sover fyller kroppen på de energidepåer som brukas under den vakna tiden. Hjärnan och kroppen återhämtar sig samtidigt som immunförsvaret aktiveras och viktiga hormoner bildas. Det sker också en lagring av minnen och ny kunskap. För lite sömn kan leda till en rad hälsoproblem med infektioner, diabetes, stroke, förhöjda blodfetter, utmattningssyndrom och depressioner. Hur stort sömnbehov man har varierar från person till person, men vanligtvis behöver en vuxen mellan sex och åtta timmars sömn per dygn. **LS**

Trivs bra trots stress

Press från flera håll, högt tempo och otydliga uppgifter är problem som intendenturbefäl brottas med. Samtidigt är tillfredsställelsen i arbetet hög och många trivs ombord.

KALMAR MARS 2018

Intendenturbefälens arbetssituation skiljer sig markant från den på däck och i maskin. De är mer arbetsledare och koordinatörer än en del av den dagliga driften. Deras uppgifter är ofta mindre tydliga, besättningen större och utöver rederikontakter och personalfrågor ska de även kunna hantera passagerare. Sammantaget kan det här leda till en stark press från flera olika håll. Det säger Cecilia Österman, forskare vid



Cecilia Österman:
Foto Linda Sundgren

Sjöfartshögskolan i Kalmar som spenderar mycket tid ombord med att studera intendenturpersonalens arbetssituation.

– Intendenturbefälen befinner sig ofta i samma läge som mellanchefer i land där man hamnar i kläm mellan ledningen och personalen. Och förståelsen för deras ganska utsatta position är ofta ganska låg, säger hon.

Stödet varierar

För att kunna hantera uppdraget krävs utbildning, resurser, praktiska verktyg och erfarenhet. Men Cecilia Österman har noterat att stödet till intendenturbefälen varierar. Medan vissa har en stabil grund och lång erfarenhet, har en del mönstrats upp från lägre befattningar med ytterst begränsad hjälp in i den nya rollen.

– Många gånger vet man nog vad man förväntas göra, men saknar verktygen. Exempelvis är man skyldig att försöka hitta uppgifter till den som behöver arbetsträning efter en långtidssjukskriv-

ning, men det kanske inte är så lätt att hitta de jobben alla gånger, säger hon.

Just stödet för att kunna utföra arbetet är något Cecilia Österman framhåller. Hon påpekar att det numera är något som också regelverket lägger vikt vid.

– I den nya föreskriften om organisatoriskt och socialt arbete står det inte bara vilket ansvar chefer har utan också att de måste få förutsättningar att kunna vara bra arbetsledare.

Bra chef i topp

Att stödet till befälen i intendenturen är viktigt visar också den omfattande studien Intendenturens arbetsmiljö från 2017, genomförd av Cecilia Österman tillsammans med forskarkollegorna Carl Hult och Gesa Praetorius. När de undersökte vilka faktorer som hade störst positiv inverkan på arbetsmiljön, hamnade en bra chef i topp hos intendenturbefälen.

– Jag tror det finns ett behov av att få sätta sig ner tillsammans med sina överordnande och planera och strukturera verksamheten. Men det kan vara svårt att hitta den tiden och blir det övertid måste någon betala för den, säger Cecilia Österman.

Undersökningen visar också att befälen har stor betydelse för sin personals trivsel.

Av den stora mängden friskfaktorer som undersöktes var en bra chef en av de fyra som hade störst betydelse.

– En chef som lyssnar och kan lösa problem tycker man är väldigt viktigt. Jag har träffat många riktigt duktiga intendentur som ställer upp för sin personal och som kan gå in och ta diskussioner med passagerare. Däremot tror jag man som befäl skulle behöva lägga mer vikt vid återkoppling. Om någon i personalen lyfter ett problem behöver de också få veta att det tas omhand och hur det går.

Osäkerhet om mandat

Cecilia Österman konstaterar att det ibland finns en osäkerhet hos intendenturbefälen. Vad som ingår i uppdraget eller förväntas av en är inte alltid tydligt.

– Jag tycker mig se en viss tendens till ängslighet bland intendenturbefälen om vilket mandat man har och vad man får besluta om. Ibland leder det till att det inte blir något beslut alls, vilket många gånger kan vara värre för den som väntar



Foto Annika Hjerpe

än ett besked som går emot en. Man får också en tröghet i organisationen om alltför många frågor förs upp till befälhavaren för beslut.

Men trots problem är det många som trivs. Intendenturstudien visar att motivationen bland intendenturbefälen är hög (76,6 procent). När det kommer till arbetstillfredsställelse ligger de näst högst av samtliga befattningar ombord med 93,5 procent. Endast de tekniska befälen ligger högre med 96,3 procent. Bland manskapet

inom intendenturen är motsvarande siffra 84,8 procent. Undersökningen visar också att relativt få (22 procent) intendenturbefäl funderar på att byta jobb, medan nästan hälften av manskapet på avdelningen går i sådana tankar.

– Skillnaderna tror jag delvis hänger samman med att befälen har större möjligheter än manskapet att påverka sin arbetssituation. Från annan forskning vet vi att just påverkansmöjligheten har stor betydelse för trivselsnivån, säger Cecilia Österman. **LS**

Hospitality and Cruise Management — ny utbildning för blivande intendenturbefäl

Hösten 2019 startar en utbildning för blivande intendenturbefäl. Den har fått namnet Hospitality and Cruise Management och är en treårig högskoleutbildning. Utbildningen kommer bland annat att omfatta fem

veckors studier i arbetsmiljö; ämnet ledarskap ska ingå i flera kurser. Det berättar Ted Bägfeldt, prefekt på Sjöfartshögskolan i Kalmar.

– Vi tror att den som söker kan vara någon som jobbat i intendenturen

några år och nu vill gå vidare. Men man måste inte ha arbetat på sjön innan och det kommer att ingå några veckors praktik ombord, säger han.

Utbildningen ska hållas på engelska och leda till en kandidatexamen i

ekonomi med inriktning sjöfart och turism. Den har utvecklats i ett samarbete mellan Sjöfartshögskolan i Kalmar, Ekonomihögskolan, Sjöbefälsföreningen och arbetsgivarrepresentanter.

Buller skadar snabbt

Buller finns inom samtliga avdelningar ombord, men mest utsatt är personalen i maskin. Majoriteten av dem som drabbas av hörselskador märker det först senare i livet, men ett par höga smällar kan räcka för en omedelbar och bestående skada.

UMEÅ MARS 2018

Buller är det mest utbredda arbetsmiljöproblemet ombord. I maskin uppger nästan 90 procent att de arbetar i en bullrig miljö större delen av dagen. Inom däcksavdelningen och intendenturen är motsvarande andel drygt 50 procent vardera. Det visar studien *Arbetsmiljö och säkerhet på svenska fartyg* från 2015 där närmare 2 000 sjömän deltog.

Men buller måste inte vara skadligt. Idag finns såväl kåpor som standardproppar

och formgjutna varianter som skyddar och enligt ovan nämnda arbetsmiljöstudie använder 89 procent av de bullerutsatta ombord regelbundet hörselskydd. Men det gäller att skydda hörseln konsekvent. Slarvar man ökar skaderisken direkt och redan vid kortare bullerexponering kan hörseln påverkas. Det säger Hans Pettersson, forskare i buller och vibrationer vid Umeå universitet.

– Det krävs inte många minuter för att hörseln ska skadas. Att lätta på skydden för att byta ett par ord med någon kan räcka.

Extra viktigt vid hörselnedsättning

Hur snabbt en hörselskada uppdragas kan variera beroende på vilken typ av buller och skada det handlar om. Vid extremt höga ljud, som hammarslag mot metall, kan det räcka med ett par höga smällar för att tinnitus eller hörselnedsättning ska uppstå. Ibland går symptomen över inom ett par veckor, men de kan också bli permanenta. Den andra typen av skada, som uppstår till följd av en längre tids utsatthet för buller, visar sig ofta först en bit upp i åren.

– Vid höga ljudtoppar kan hörcellerna knäckas och gå sönder. Vid lägre, men höga bullernivåer tror man att ljuden påverkar blodflödet till örat och försämrar hörseln på sikt, säger Hans Pettersson.

För den som redan har en hörselnedsättning är det extra viktigt att skydda sig, säger Hans Pettersson. Dels för att organet redan är påverkat och att skadan kan bli

värre vid fortsatt exponering. Dels för att bevara den hörförmåga som finns kvar.

– Ibland fås kommentarer som ”det spelar ingen roll om jag som är äldre skyddar mig, huvudsaken att de yngre gör det”, men det stämmer inte. Skaffar man hörapparat senare i livet fungerar den bättre ju mer hörförmåga man har kvar.

Måste kunna höra larmsignaler

Utöver en eventuell skada försämras hörseln även med åldern. Enligt Hans Pettersson kan åldersnedsättning uppstå redan i 40-årsåldern, men definitivt efter 50.

– Till en början är det inte alltid man märker av det så tydligt, säger han. Vanligt är att man får svårt att höra vad folk säger om man sitter flera runt ett bord och pratar och det är stimmigt runt omkring.

Vid val av hörselskydd är det, enligt Hans Pettersson, viktigt att inte bara utgå från hur effektivt kåpan eller propparna stänger ute buller. Vissa ljud måste man kunna höra, både för att utföra arbetet och slå vakt om säkerheten.

– Skydden får inte vara så dämpande att man exempelvis inte hör larmsignaler. Och använder man proppar är det viktigt att se till att de är rena. Får man in skit i örat kan det leda till infektioner.



Bullernivå regleras i arbetsmiljölagen

Hur höga bullernivåer (insatsvärden) anställda får utsättas för är reglerat i arbetsmiljölagen. Om ljudvolymerna överstiger 85 decibel är arbetsgivaren skyldig att se till att perso-

nalen använder hörselskydd, skylta om riskerna och erbjuda hörselkontroller. Ligger bullernivån på 80 decibel eller lägre är man skyldig att informera om riskerna och erbjuda kåpor eller proppar. Men hur känslig hörseln är skiljer sig från person till person och forskarna vet att skador kan uppstå redan vid 75 decibel. Rökning, vissa mediciner och en del kemiska ämnen kan också göra hörseln mer sår-

bar för ljud. Forskarna misstänker även att arbete med vibrerande verktyg kan öka risken för hörselskador.

– Insatsvärdet tar inte bara hänsyn till hälsorisker utan också vad som är tekniskt möjligt. Vi skulle kunna sätta en gräns på 40 decibel, men det skulle bli alldeles för dyrt för industrin att leva upp till, säger Hans Pettersson. **L S**

Mäta buller

Arbetsmiljöverket har utvecklat en bullerapp för att underlätta mätningar av ljudnivån på arbetsplatser. Med appen kan man relativt enkelt få en indikation på hur mycket det bullrar, men för att säkerställa resultaten eller göra riskbedömningar krävs mer avancerad mätutrustning.

Foto Annika Hjerpe



Ångande konst om havets arbetare

Sjömannen Torsten Billman gick iland och blev en av Sveriges främsta skildrare i bild av arbetet på fartyg. Hans monumentala målning vid Masthuggstorget i Göteborg är sannolikt okänd för dagens sjömän. På två väggar i den så kallade Billmansalen berättar han i ett myller av scener om sjöfartens historia och havets arbetare.

TEXT OCH FOTO CURT ISAKSSON

GÖTEBORG FEBRUARI 2018

Jag besöker Göteborg och Masthuggen en råkall vinterdag med förrädisk isiga gator och trottoarer. Vid torget täcker byggställningar fasaden till fastigheten med Billmansalen och fresken.

Torsten Billman skapade sitt konstverk till ett nybyggt sjömanshem på 1940-talet. Det naturliga sambandet mellan fresken och sjöfarten är sedan länge borta. Sjömanshemmet lades ner på 1970-talet och nu är den före detta samlingsalen byggarbetsplats och målningen skyddas under renoveringen av plastskynken.

Salen och konstverket är k-märkta. Nu vill fastighetsägaren Akelius göra om lokalen till kontor. I ett yttrande av antikvarisk expertis framhålls att målningen har ett stort konstnärligt värde och att den måste bevaras.

Vem var han då, denne konstnär som under andra världskriget skapade det mäktiga konstverket Till sjöfolket – Havets arbetare?

Torsten Billman föddes 1909 och växte

upp ett par mil söder om Göteborg i Kullavik, där fadern arbetade som skräddare. Han vantrivdes i skolan och gick till sjöss 17 år gammal. Den blivande konstnären blev kollämpare i maskin, ett av de hårdaste och mest svett drivande jobben på ett ångfartyg.

Olidlig hetta

Ungefär samtidigt som Torsten Billman tog hyra på sitt första fartyg mönstrade den blivande nobelpristagaren Harry Martinson av för sista gången. Också ordkonstnären hade arbetat vid pannorna djupt nere i fartygens innandömen. I en av sina essäböcker berättade Martinson att det i den olidliga hettan kändes som om kroppspulsådern fick spasmer, järnringar tryckte under knäskälarna och en tång klämde runt tinningarna.

Det var här, bland slaggspett, skyfflar och vaskpysar, som Torsten Billman började teckna. Med vit krita gjorde han karikatyrer av befäl och manskap på de sotsvarta skotten. Ljuset och skuggorna och de svettblänkande kropparna i kolboxar och vid

eldstäder brändes fast i den unge kollämparens minne och inspirerade till konstnärligt skapande.

Billman arbetade ofta med träsnitt. Han skar sin första bild med fällkniv ur en plank från en margarinlåda och i början av 1930-talet publicerade han sina illustrationer i fackförbundetidningen Eldaren.

Bildmakaren fick 1936 ett resestipendium. Unga svenska konstnärer for till Paris för att se och lära, men Torsten Billman reste till Antwerpen; en av Europas största hamnstäder. Här träffade han sjömän, studerade fartyg och sjöfartsmiljöer och gick på konstmuseer.

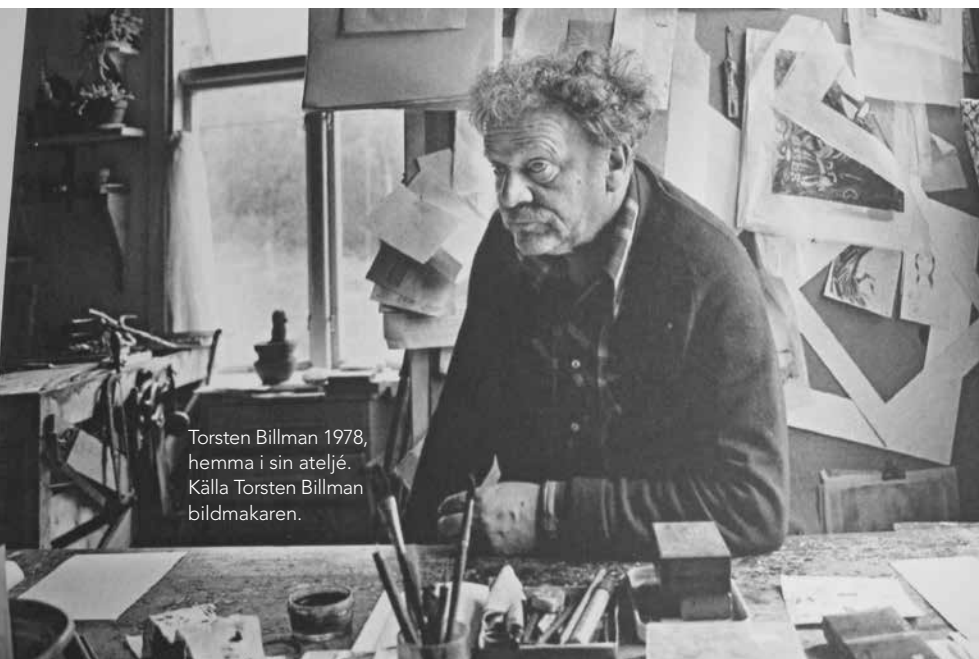
Vaktombyte i Röda Havet

Efter hemkomsten skar han några av sina mest kända träsnitt. En av bilderna visade ett vaktombyte i eldarrummet i Röda Havet. En "sotängel" tömde en pyts med vatten på slagghögen på durken, hans kamrat körde in spettet i pannan och några eldare stod vid lejdaren och väntade på att äntligen få klättra upp från pannorna till frivakten. Elden flammade, ångan fräste och konstnären Torsten Billman visste av egen erfarenhet vilka handgrepp som sjömännen använde när de arbetade med kol och slag.

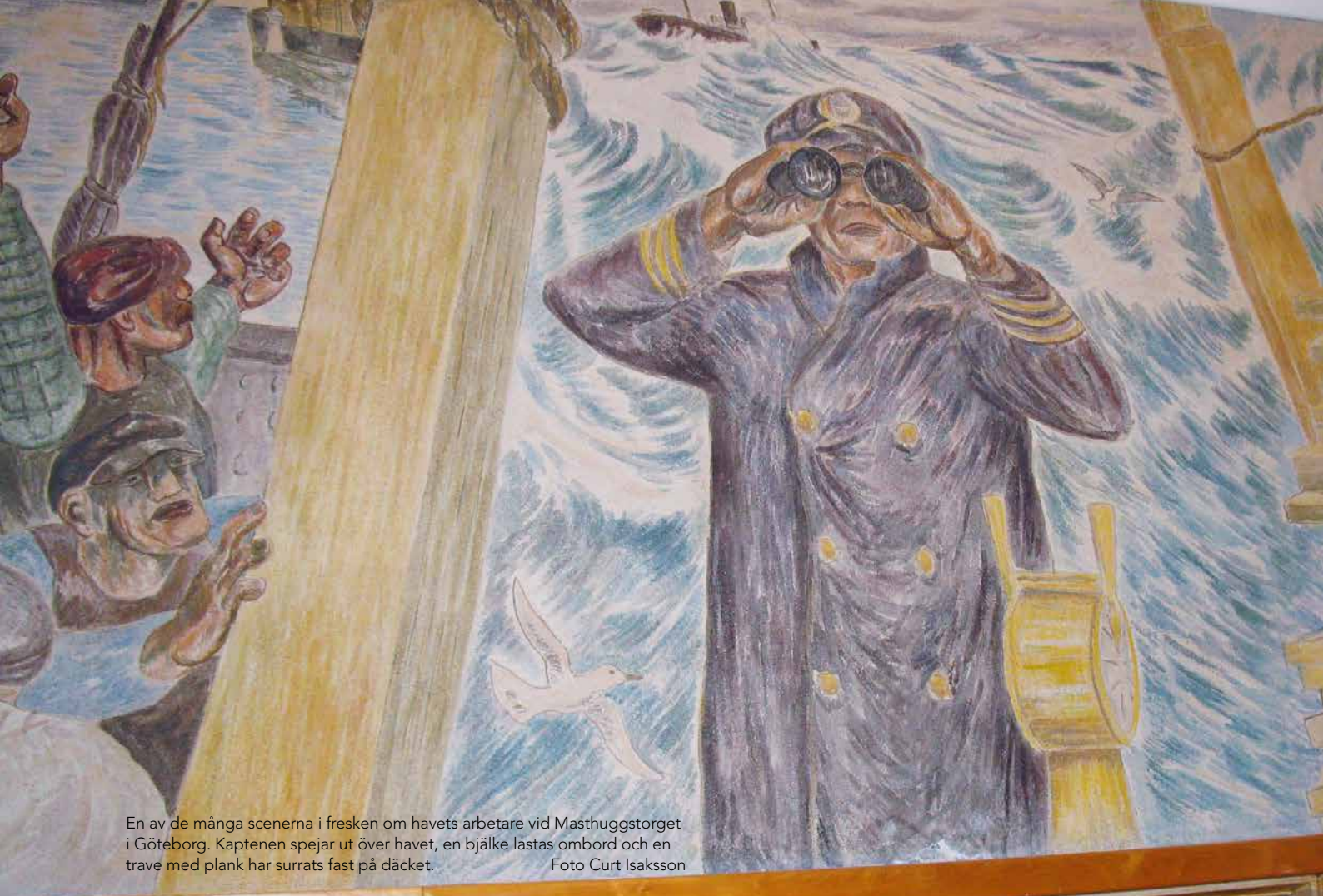
På ett annat konstverk föll ljuset in genom fönstret i ett sjömanshem. Det såg ut som om sjömännen i rummet väntade på något och deras händer var stora och sysslolösa. Till vad skulle de nu använda sina kroppar, när det var frivakt?

Det nya sjömanshemmet vid Masthuggen i Göteborg invigdes 1943 och Torsten Billman målade en fresk med en sammanlagd längd på 20 meter. Han gjorde först skisser på kartonger i gymnastiksalen till en skola. Arbetet avbröts med jämna mellanrum av gymnastiserande elever, men Billman arbetade i rask takt, transporterade de färdiga skisserna till Masthuggen och målade fresken under några hektiska sommarmånader 1944.

Konstnären skapade en hel värld med stoff från arbetet ombord på fartygen. Kaptenen spejade ut över havet i sin kikare, en matros slog i skeppsklockan, några besättningsmän surrade en last med plank på däck och en lots klättrade över relingen. Ett centrum för hela konstverket var slitet under däck. En muskulös lämpare hade ett stadigt grepp om skoveln. När han skyfflade in kol i pannan gav han



Torsten Billman 1978, hemma i sin ateljé. Källa Torsten Billman bildmakaren.



En av de många scenerna i fresken om havets arbetare vid Masthuggstorget i Göteborg. Kaptenen spejar ut över havet, en bjälke lastas ombord och en trave med plank har surrats fast på däck. Foto Curt Isaksson

energi till fartygen som gick med sina laster till världens alla hamnar.

Äreminne över sjömän

Hösten 1944 hyllades Torsten Billmans konstverk både i dagstidningar och konsttidningar. Tidningen Vi publicerade ett stort reportage om hans arbete. Konstnären poängterade att målningen bland mycket annat var en dokumentation av en epok i sjöfartshistorien som på 1940-talet var på väg att försvinna. Konstverket var ett äreminne över alla sjömän som arbetat på de kolfyrade ångfartygen.

En scen i fresken gav ytterligare en nyckel till förståelsen av målningen. En sjöman låg dödligt sårad på däck och ett flygplan märkt med hakkors cirklade över fartyget. Den fallne sjömannens kamrat knöt näven mot de nazistiska angrifarna.

Torsten Billman knöt gång på gång näven mot nazismen. Han gjorde exempelvis ett träsnitt i början av 1940-talet som visade hur Hitler våldtog en symbol

för freden och demokratin. Ingen tidning vågade publicera bilden.

Konstnärens ångande protester mot Hitlers diktatur har aktualitet också i dag, mer än 70 år senare, när högerextremister är på marsch runt om i Europa.

Minor och torpeder

Intill den fallne sjömannen skruvade en man på en mina. Mannens anletsdrag hade stora likheter med den nazistiske ledaren Joseph Goebbels. Bilden hade en mycket konkret betydelse under kriget.

Svenska båtar sprängdes av minor och tyska ubåtar jagade i Atlanten handelsfartyg som gick mellan USA och Europa. Ett stort antal svenska fartyg minsprängdes och torpederades. Sammanlagt dog



En huvudkälla till artikeln är den mycket innehållsrika boken Torsten Billman bildmakaren, med Dan Lennervald som redaktör.

cirka 2 000 svenska sjömän i tjänsten under andra världskriget.

Under sitt konstnärsliv gjorde Torsten Billman fresker till offentliga byggnader, bokillustrationer och mängder med träsnitt och teckningar. Han gjorde inte bara bilder av fartygens arbetsmiljöer, men erfarenheterna som sjöman i slutet av 1920- och början av 1930-talen fick ändå livsavgörande betydelse.

När tidningarna uppmärksammade Torsten Billmans utställningar presenterade de honom ofta som "sjömannen som blev konstnär". Affischen

till Billmanutställningen på Nationalmuseum sommaren 1986 visade ett träsnitt där några besättningsmän mönstrade på ett fartyg.

Torsten Billman avled i Kungälv 1990, en månad före sin 80-årsdag. **CI**

Need better working environment

Stronger legal support, more research and increased risk awareness have improved work environment on Swedish ships. But much can be better, not least construction of new boats, and #lättaankar, the Me Too movement in Swedish shipping, clarifies the need for a healthier social climate. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

In recent decades a lot has happened with the work environment at sea. Knowledge about the influence of different factors on health and wellbeing has increased. More seafarers use personal protective equipment and the legal support has been strengthened.

An important step was taken in 2003 when the Work Environment Act was applied at sea. Trade unions had for a long time asked for regulation of work environment on ships; they argued that there was no reason why seafarers should be exposed to higher risks than employees ashore. The opponents claimed however that this not was possible due to the special conditions at sea. But then there was unexpected help.

"In the Armed Forces the Work Environment Act was already applied and it also comprised the ships. When the ice breakers became civil the rules suddenly ceased to apply on board. It became obvious how absurd this was," says Mikael Huss, managing director of the Maritime Officers' Association.

Research at several institutions

The development of research has also contributed to the improvements on ships. As a shipping journalist in the middle of the nineties it was hard to find researchers with knowledge of work environment. But the educations of maritime officers, which recently had been transformed from pronounced vocational schools to academic educations, paved the way. Maritime engineer Monica Lundh and sea captain Margaretha Lützhöft came to Chalmers University of Technology with their focus on research areas such as Human-Technology-Organization, ergonomics and sleep deprivation.

Gradually Kalmar Maritime Academy started a development of research on work

environment, with focus on catering and psychosocial issues. Today there is research on work environment in shipping at several institutions around the country.

Characteristic for this research has been the orientation towards daily work on board.

"Work environment has become so much better and we are very pleased. Above all we talk much more about work environment and we take into account such issues as sound, light, noise and vibrations," says Mikael Huss.

Problems in all departments

But in spite of progress there is much left to be done. According to the comprehensive study Work environment and safety climate in the Swedish merchant fleet from 2015, noise is one of the most common work environment problems. In engine room 89 per cent of the staff is exposed to high noise levels. In the other departments the corresponding figure is just over 50 per cent.

Vibration from handheld tools causes among other things nerve damage with so called white fingers. Another problem is ergonomics. In engine room work movements often are uncomfortable and heavy lifts are common. Catering is afflicted by musculoskeletal disorders because of heavy lifts and monotonous movements.

There is exposure to harmful substances in all departments. On deck there are often exhausts. In catering cleaning products and dust from bed linen are problems, while the crew in engine room is exposed to different kind of oils.

Build with awareness

Some work environment problems can be solved with better routines or new equipment and new tools.

"The majority of all ships are built in

China and there they don't have the same awareness of work environment as we have. If the shipping companies don't express their desires distinctly, the results will be no good," says Mikael Huss.

Building right from the beginning is nearly always cheaper than changing afterwards. An example is moderation of noise and vibration in engine room. The Maritime Officers' Association has made calculations of costs of investments.

"With rubber pads under the engine, noise and vibrations diminish considerably. However, if you don't chose to install this when the ship is being built but do it afterwards, the cost will be ten times higher," says Mikael Huss.

The psychosocial work environment

Another up-to-date work environment issue is sexual harassment and mobbing. This issue has been observed in turns over the years and was again on the agenda with #lättaankar, the Me Too call in Swedish shipping. A film describing real events on board had its première to the gathered shipping industry at Kalmar Maritime Academy in January. Mikael Huss was one of the participants.

"Lättaankar is a very good initiative and I really hope that it can lead to a softer attitude between people. My opinion is that this has become much worse over the years. Sure, this also happened when I went to sea in the early seventies, but it was not at all as serious as it is today," he says.

There is a plan to develop the work environment policy that was worked out in 2015, after female maritime officer students in media had reported of abuse and harassment during their internship on board. And not just women are abused. In the study on work environment and safety climate a question was asked if the respondent had experienced violations or harassment in the last year. Among women, 45 per cent answered yes and the corresponding figure among men was 22 per cent.

"I know that also men are exposed. Perhaps this Me Too movement will result in a better work environment for everybody on board," says Mikael Huss. **CI**

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

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 15/9, de veckor som lottas är veckorna 50–52 2018 och 1–16 2019. Lediga veckor 2018 finns på vår webbplats.



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

(föräldradragedig)

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 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

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

A P MÖLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kontaktpers.) Kungs Husby 65, 745 99 ENKÖPING
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman, Lindforsgatan 16, 256 54 RAMLÖSA
tel 0736-56 49 14, e-post auroraklubben@scandlines.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

Annelie Hamberg, tel 0702-22 83 77
e-post SBF.Klubbordforande@destinationgotland.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktpers.) Rostock 230, 442 91 ROMELANDA
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kont p), Anders Ståhls väg 9, 271 57 YSTAD
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJETRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg, Nötövägen 189, AX-22710 FÖGLÖ, Åland
tel 00358 407 164 716, e-post Fortroendeman@eckerolinjen.ax

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kontaktpers.) Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (konaktpers.) Fleringe Hau 647, 62460 LÄRBRO
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg
tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44, e-post bk@ektv.nu

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
sbffloatel@outlook.com

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Nils Brandberg
tel 010-123 24 97, e-post nils.brandberg@trafikverket.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktpers.) Domherrevägen 9, 516 30 DALSJÖFORS
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

John Erixon (kontaktpers.) Hagarnevägen 39 D, 451 33 UDDEVALLA
tel 0522-821 18, 0735-02 92 51, e-post John.Erixon@yahoo.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

NMM RORO

Sture Axelsson (kontaktpers.), Bäckäng, Aplagården, 519 97 ÖXNEVALLA
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kontaktpers.)
Djurgårdsvägen 51, 132 46 SALTSJÖ-BOO,
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander, Runebergsgatan 1, 114 29 STOCKHOLM,
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Niclas Jornee tel: 0702873818
e-post: niclas.jornee@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post daniel.almgren@comhem.se

STENA LINE

Sandro Chiesi, tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53
e-post sbf.ordforande@stenaline.com, alessandro.chiesi@stenaline.com

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Jesper Löngren (kontaktpers.)
Snödroppsgård 6, 194 68 UPPLANDS VÄSBY
tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravalid (kontaktpers.)
Ervallakroken 23 n b, 124 66 BANDHAGEN
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravalid@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Joakim Lindgren, Tel: 0708 299890
e-post: 299889@gmail.com

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin, tel 070-6529653
e-post isbrytarflottan@outlook.com

SVITZER SVERIGE

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

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

Gretel Aronsson
tel 0702-27 08 78, e-post gretel.aronsson@tallinksilja.com

TT-LINE

Jens Sandin, Ekedalsvägen 5, 373 72 Jämjö
tel 0708-43 65 65 e-post jenssandin@hotmail.com

TÄRNTANK

Bert Dahlberg (kontaktpers.) Box 4120, 227 22 LUND
tel 046-32 07 40, 0708-32 07 50, e-post bert.dahlberg@pbhome.se

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Ralf Karlsson (kontaktpers.)
Tvärgränd 1, AX-221 00 MARIEHAMN, Åland
e-post ralle@aland.net

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo, Lindholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Peterson, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR
tel 070-36 38 83, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

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



VI VÄXER. *tack vare* DEDIKERAD KUNDSERVICE

Sjöförsäkring handlar i hög grad om säkerhet och service. Hos Alandia Marine har dessa kvalitetskriterier högsta prioritet. Vi på Alandia Marine gör allt för att förhindra avbrott i din verksamhet om skada inträffar. Det uppskattar våra kunder. Därför växer vi.

FRED HANSSON, Claims Executive/Surveyor
TOMMY BRUNE, Claims Executive/Surveyor
NIKLAS WIJK, Underwriter
JAN NELSON, Senior Underwriter



ALANDIA
MARINE

STOCKHOLM MARIEHAMN HELSINGFORS

Stockholm Löjtnantsgatan 17, 6 tr, SE-115 50 Stockholm, Tel. +46 (0)8-5058 8480
Mariehamn Ålandsvägen 31, AX-22 100 Mariehamn, Tel. +358 (0)18-29 000