

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2017 ÄRGÅNG 6

TEMA FORSKNING OMBORD

Viktigt att nå ut med resultaten

INTERVJUN THOMAS ABRAHAMSSON

Nya EU-direktiv påverkar marginellt

NYHETER

Branschen möttes på Donsö

## SER BARA FÖRDELAR

RESTAURANGCHEFEN ANETTE HAAPANEN TRIVS PÅ SITT JOBB

# Tekniken finns, men finns viljan?

OKTOBER

I dagarna offentliggörs årets Nobelpristagare som belönas för sina forskningsresultat och nya upptäckter. I skuggan av detta pågår ett antal stora arbeten där alltifrån seniora forskare till glada amatörer jobbar med projekt, eller helt enkelt med att utveckla sina idéer. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har årligen en belöningsdag där ett antal sjömän som kommit på kreativa lösningar på vardagliga problem



MIKAEL HUSS

får ett bidrag samt ett erkännande för att de gjort något som bör uppskattas.

Jag är övertygad om att det finns långt fler sjömän som borde kunna få åtnjuta dessa uppskattningar, de flesta har någon gång kommit på något finurligt som underlättar eller gör arbetet säkrare. Problemet är bara att det sällan kommer fram, de flesta är alldeles för blygsamma för att lyfta fram sig själva och visa vad de har kommit på, trots att många kollegor skulle kunna få hjälp av deras uppfinningar i sitt arbete.

Temat den här gången handlar om utbildning och forskning, ett mycket viktigt inslag i vår verksamhet och i hela samhället. Trots allt bra som kommer fram finns det tyvärr ett par negativa sidor som jag vill belysa, finansieringen och spridningen av resultaten. Detta är några av de största problemen vi har med forskning och utbildning. Det sitter forskare runt omkring i Sverige och ägnar en mycket stor del av sin arbetstid åt att "tigga" pengar för att över huvud taget kunna arbeta vidare. Här kan vi tala om slöseri med resurser.

Den andra delen handlar om att få ut resultaten. Det pågår ett ständigt arbete med att sprida resultat och informera om vad som händer inom forskningsvärlden, men uppenbarligen räcker inte det för att få ut resultaten på verkstadsgolvet. En av de största orsakerna till detta är att det kan kosta pengar. Det är mycket få redare som kostar på något extra om det inte finns regler som tvingar eller om resultaten kan ge några fördelar.

Sjöbefälsföreningen kommer oförtröttligt att fortsätta lobbyarbetet för en bättre arbetsmiljö. Vi har flera nya resultat att jobba vidare med, till exempel arbets-

miljön för intendenturpersonal. Vi har också gamla surdegas som vi får fortsätta med, till exempel Monica Lundhs forskningsprojekt avseende ergonomi och arbetsmiljö i maskinrum där vi försöker få till en justering i SOLAS när det gäller design av maskinkontrollrum.

Vi har länge arbetat med sjösäkerhet och varit med i olika expert- och referensgrupper. I många av dessa forskningsprojekt har resultaten med tiden genomförts, men alldeles för många resultat hamnar i papperskvarnar, typ Transportstyrelsen och IMO, och tuggas runt alldeles för länge utan att något beslut tas. Transportstyrelsen har krav på sig att inte ställa särkrav på svensk sjöfart, även om det är mycket bra förslag som tas fram. Skulle Sverige vilja föra fram ett bra förslag till regel måste detta först manglas i EU och redan här kan det vara svårt att få gehör.

Alldeles för många länder och intressen är inblandade i IMO för att det ska gå att på överskådlig tid få fram ett resultat. IMO ska verka för sjösäkerhet och sjömannens väl, tyvärr finns professionella lobbyister som har som uppgift att fördröja och vattna ur beslut, och de är ofta framgångsrika i sitt arbete.

Ett exempel är regler om bullernivåer ombord i fartygen. Sverige hade särkrav och ville harmonisera dessa med uppdaterade och något strängare internationella regler. Efter ett antal möten beslutades att i princip skulle de gamla svenska reglerna gälla, men något urvattnade. Orsaken var att det kostar lite mer att bygga fartyg med lägre bullernivåer. En intressant detalj är att de stora kryssningsrederierna bygger fartyg där passagerarutrymmena har betydligt lägre bullernivåer än vad besättningen har. Tekniken finns, men inte viljan.



12



## sjöbefälen Nr 6



28

### 04 Nyheter

Ett forum för hela branschen  
Befälen på *Cinderella* bildar klubb  
80 jobb hotas  
Höjd farledsavgift – igen

### 10 Fackligt

Stig Gustafsson reder ut – vem är arbetstagare?  
Ordförande har ordet  
Fråga ombudsmännen

### 12 Reportaget: En helt vanlig dag på jobbet

Ingenting är omöjligt för restaurangchef Anette Haapanen

### 16 Intervjun: Thomas Abrahamsson

EU-direktiv ökar sjöfartsbranschens attraktionskraft marginellt

### 20 Tema: Forskning ombord

Forskningen måste nå ut  
Framtiden för forskningen  
Så gick det för Lighthouse

### 28 Kultur/historia: Bokmässan

Fullt i Sjöfartsmontern

### 30 In English: To mix research experience

The start of scientific research in the merchant fleet

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 6 Utgivningsdag 13 oktober 2017

**Ansvarig utgivare** Mikael Huss

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

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 12100, 102 23 Stockholm

**Besöksadress** Sankt Eriksgatan 26, plan 4

**Telefon** 08-518 356 00 vx

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

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2017

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

**Framsidesbild** Anette Haapanen, restaurangchef på *M/S Viking Cinderella*, har aldrig tråkigt på jobbet. Foto: Annika Hjerpe

**TS-kontrollerad upplaga** 7 900 ex



20

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

# Ett forum för hela branschen



Vid invigningen av DSM17 nämndes bland annat att samarbete är viktigt för sjöfartens framtid.

**Sveriges största sjöfartsevent Donsö Shipping Meet, DSM, hålls vartannat år och i år medverkade Sjöbefälsföreningen som utställare för första gången. Årets mässa hade 260 utställare, 90 deltagande rederier med drygt 600 representanter och hela 2 000 besökare, fler än antalet bosatta på Donsö.** TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

**DONSÖ** SEPTEMBER 2017

– Jag blev uppringd och tillfrågad om vi inte kunde vara med som utställare. De ringde även till SEKO Sjöfolk och till



Sjöbefälsföreningens vd, Mikael Huss, och andra vice ordförande Annelie Hamberg på DSM17 den 5-6 september.

arbetsgivareförbundet Sarf och bad dem medverka. Jag tycker att det är väldigt positivt att redarna som anordnar DSM vill ha med fackförbundet för att få en helhet på sin mässa, säger Mikael Huss.

Vid öppningsceremonin för DSM17 talade Peter Leifland, President Marine Division Alfa Laval, som var arrangemangets huvudsponsor. Därefter startade ett seminarium om Sjöfartens framtid, första talare var Peter Leifland.

Han ser ljusst på sjöfartens framtid men han ser också att det finns utmaningar, bland annat sjöfartens överkapacitet.

Peter Leifland menade att samarbete är viktigt och att Donsö Shipping Meet här fyller en viktig funktion, samt att branschen behöver fokusera på innovation.

## Personalen viktig

Dan Sten Olsson, Stena, tog i sitt anförande i seminariet om sjöfartens framtid bland annat upp frågan om bränsle och miljövänligare utsläpp och påtalade att

branschen måste minska utsläppen med 50 procent enligt Parisavtalet.

– Jag tycker att det var väldigt intressant att två av invigningstalarna nämnde bemanning och personal och de talade inte om besättningen som något negativt och enbart en kostnad, utan att besättningarna är viktiga och behövs ute på fartygen för att det ska fungera, säger Annelie Hamberg, andra vice ordförande i Sjöbefälsföreningens styrelse.

## Har växt sen starten

Första gången DSM arrangerades var 2009, då deltog 60 utställare, 400 besökare och 20 rederier. Sedan dess har mässan stadigt växt. Förutom möjligheten att lyssna på intressanta seminarier och anföranden ger ett branschevent av den här magnituden också stora möjligheter att nätverka, exempelvis arrangerades många Speed meetings, med mässans deltagande rederier.

– Rederierna deltar genom att ha förbokade speed-möten med utställarna i deras montrar, men det finns även tid och möjlighet att ha spontana möten under mässans två dagar, förklarar Ann-Sofie Ankarcrona, projektledare för DSM17.

## Visa att vi finns

Det blev även mycket nätverkande för Sjöbefälsföreningen.

– Vi hade en plats mitt emellan två mässhallar så det gick inte att missa oss, där stod också SEKO Sjöfolk och det var väldigt mycket folk som kom förbi och snackade med oss, säger Mikael Huss.

– Jag tycker att detta är ett forum som vi fortsättningsvis ska vara med på, branschen är där, vi är en del av branschen så vi behöver också vara där och visa att vi finns, tycker Annelie Hamberg. **A H**



Dan Sten Olsson, Stena, tog i sitt anförande bland annat upp frågan om bränsle och miljövänligare utsläpp.



## Befälen på *Cinderella* bildar klubb

I ett konferensrum på *M/S Viking Cinderellas* däck 9 har 16 befäl samlats. Ombudsmännen Lennart Jonsson och Oscar Lindgren har kommit för att prata om klubbildning, föreningen, medlemsnytta och fördelen med att ha en arbetsplatsklubb.

TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

**STOCKHOLM** SEPTEMBER 2017

– Vi har en klubb i samtliga färjerederier med undantag för Viking Line, inleder Lennart Runnegård Jonsson. För att Sjöbefälsföreningen ska kunna möta arbetsgivaren i olika tvister måste vi vara fler. Vi kommer ibland in för sent på Viking Line och jag tror att det beror på att vi inte har någon klubb med representanter från alla yrkeskategorier här.

Han förklarar att det kan vara svårt, eller omöjligt att göra något i efterhand, man måste vara med från början.

Det är enklare att gå till en lokal klubbföreträdare om man har ett problem, klubben tar tag i saken och fungerar som budbärare till föreningen centralt. Det är viktigt eftersom preskriptionsreglerna inom arbetsrätten är korta.

– Har man inte agerat mot ett arbetsrättsligt problem i tid spelar det ingen roll vem som har rätt eller fel. Har vi inte gjort en anmälan inom tidsramen är det över och sen kan ingen hjälpa. Det här kan avhjälpas genom att ha en lokal klubb, det gör att man kan agera snabbare, säger Lennart Jonsson.

### Stadgeändringar beslutas centralt

Oscar Lindgren förklarar att klubben först och främst bildas via nominering, de personer som vill vara med och bilda en styrelse nomineras av klubbmedlemmar. Det finns standardklubbstadgar som talar om vad som gäller och det går att göra förändringar i de lokala klubbstadgarna.

– Eventuella stadgeändringar godkänner vi centralt. Vi ser gärna ledamöter

från hela kollektivet, nautiker, tekniker och intendentur. Ni kan rösta med enkla pappersblanketter eller elektroniskt, säger Oscar Lindgren.

### Många frågor diskuterades

– Det handlar om att ett antal personer som vill ställa upp och vara fackliga förtroendemän ska nomineras, vi sköter valet, det enda vi behöver är korrekta mejladresser. Vi förordar elektronisk röstning för det gör att alla har en möjlighet att rösta, även de som inte befinner sig ombord, det minskar risken för att någon som inte haft möjlighet att rösta protesterar mot röstningsförfarandet, vilket kan äventyra hela röstningsprocessen, förklarar Lennart Jonsson.

Under mötet ställde deltagarna många frågor om arbetstid, försäkringar, pension, sjukdom, ofrivillig arbetslöshet och medlemskapet i Sjöbefälsföreningen. Slutligen valdes en interimstyrelse som i sin tur ska se till att en arbetsplatsklubb bildas på *M/S Viking Cinderella*, Viking Rederi AB. **AH**

Invest now in your future fuel bill

BLADE DELIVERIES 2016

IDEA MARINE AB

RoRo-Ships | 8000kW | 8% less fuel | 1.8knot faster | Less vibrations and noise  
14000kW | 22knot | 11% | 5.4m in United States

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



**Rättelse**

På sidan 28 i senaste numret av Sjöbefälen (5) under "Kultur/Historia" står det bland annat: "Stena Line fick så småningom konkurrens av Sessanlinjen, som köpte Svea-bolagets gamla ångare REGIN 1963 och döpte då om henne till *Prinsessan Regina*". Detta är inte helt korrekt.

Sessanlinjen hette egentligen "Rederi AB Göteborg-Fredrikshavn-Linjen" och startades 1935. Den första linjen till Fredrikshavn startade redan 1871 och gick från Kungsbacka.

**Facklig grundkurs full**

Den fackliga grundkursen är nu full och vi tar inte emot fler anmälningar. Intresset för kursen har varit stort i år, vilket är väldigt glädjande.

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

## 80 jobb hotas

De två Cinderellabåtarna som kör från Stockholm till Sandhamn och Grinda ligger ute till försäljning. Det innebär att runt 80 arbetstillfällen kan försvinna.

Varje år reser uppemot 200 000 passagerare ut i skärgården med Cinderellabåtarna som har trafikerat Stockholms skärgård i 30 år. Enligt Strömma Turism och Sjöfart som äger båtarna beror försäljningsbeslutet på att SL:s periodkort från årsskiftet ska börja gälla på Waxholmsbolagets båtar vid lågsäsong och att intäkterna då blir för små.

Tio fast anställda kommer att sägas upp, men under högsäsong berörs cirka 80 personer. Även andra rederier kan komma att påverkas av landstingets beslut att SL:s periodbiljetter ska gälla på Waxholmsbolagets fartyg och kan tvingas lägga ned sina verksamheter.

Cinderellabåtarnas prislapp är satt till nästan 17 miljoner kronor styck.

## Höjd farledsavgift – igen

I januari i år höjde Sjöfartsverket farledsavgiften med åtta procent, vilket innebar cirka 100 miljoner kronor i tillskott. Nu föreslår verket ytterligare en höjning.

Den 1 januari 2018 införs Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell och i samband med det föreslås nu även en generell höjning av farledsavgiften med nio procent. Det blir cirka 200 miljoner kronor i ökade intäkter för Sjöfartsverket på två år.

Höjningen beror på att Sjöfartsverket, trots effektiviseringsarbete och årets höjning av farledsavgiften, inte har en ekonomi i balans.

Enligt Sjöfartstidningen tycker Rikard Engström, vd på Svensk Sjöfart, att det här går emot politikernas mål att få över mer gods från land till sjön och att om man vill nå målen borde de statliga anslagen i stället ökas.

**Boosta din maritima karriär!**  
**[www.marinkraft.se](http://www.marinkraft.se)**

**marinkraft**  
specialist på maritima proffs

Är du ett maritimt proffs inom sjöfartsnäringen eller offshore? Vill du vara tillgänglig för nya spännande utmaningar i sjöfartsbranschen? Då har du hamnat rätt. Vi arbetar med de flesta förekommande tjänster i branschen, båda i land, skärgård och till sjöss.

# APROPÅ ALKOBOMMAR:



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

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

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

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



## NORDENS STÖRSTA FOTOTÄVLING FÖR SJÖFOLK

Delta med dina bästa bilder från arbetet till sjöss senast 31 december 2017.

[www.seatime.se/fototavling](http://www.seatime.se/fototavling)



## *World Wide Classification and Related Services*

- Classification, Certification, Surveys & Approval
- Quality, Environmental, Health & Safety Management
- Technical and Technological Innovation:  
Energy Efficiency & Environmentally Friendly Solutions

[www.veristar.com](http://www.veristar.com)  
[www.bureauveritas.com](http://www.bureauveritas.com)  
[www.bureauveritas.se](http://www.bureauveritas.se)



**BUREAU  
VERITAS**

*Move Forward with Confidence*



## Problem med BWM-system

En studie publicerad av American Bureau of Shipping, ABS, visar att mer än 40 procent av de ballastvattensystem, BWM, som installerats i fartyg anses svåra och problematiska att använda. Studien som publicerades i augusti, baseras på feedback från 30 rederier med totalt 220 fartyg.

Studien pekar på problem med att använda BWM-utrustningen, samt problem med utbildningen av besättningen, med olika utrustningars olika gränssnitt, installationen, mjukvaran och underhållet. Exempelvis behöver mjukvaran ständiga uppdateringar, även problem med uppstart och avstängning, datalagring- och inhämtning samt att tolka larm och varningar rapporterades.

Enligt ABS var det endast 14 procent av systemen som användes regelbundet som också kontrollerades och effektivitetstestades, medan hela 43 procent av systemen som användes inte hade testats.

Den internationella BWM-konventionen trädde i kraft den 8 september för alla nybyggda fartyg. Från och med oktober 2017 måste alla befintliga fartyg ha installerat ett BWM-system för att få sitt International Oil Pollution Prevention Certificate, IOPP, förnyat. (TELEGRAPH)

## Nödvärdigt se över regler för flytvästars prestanda

The UK Marine Accident Investigation Branch, MAIB, har begärt en översyn av SOLAS regler för flytvästars prestanda för att säkerställa att medvetlösa personer som hamnar i vattnet vänds med ansiktet uppåt. Tester har visat att godkända flytvästar inte alltid vänder personer som hamnat i vattnet så att de ligger med ansiktet uppåt och har fria luftvägar. Enligt MAIB har de tester som ligger till grund för gällande regler inte gjorts med personer i full mundering utan med personer i baddräkt. (TELEGRAPH)

## Inspektionskampanj ska kontrollera 10 000 fartyg

I september påbörjade hamnstatsmyndigheterna i Europa, Kanada och Fjärran Östern en tre månader lång inspektionskampanj, CIC, för att kontrollera besättningars kompetens och navigeringssäkerheten. Mellan 1 september och 30 november kommer cirka 10 000 fartygsinspektioner göras. Med hjälp av en checklista med tolv punkter kommer inspektörerna kontrollera sådant som navigationsutrustningens kondition, bryggans larmsystem, VDR och AIS.

Inspektörerna kommer också kontrollera om fartyg har korrekta elektroniska kartor och att vakthavande befäl känner till ECDIS. Under inspektionskampanjen kommer ett och samma fartyg endast inspekteras en gång, men om markanta regelbrott upptäcks kommer fartyget kvarhållas och myndigheter varnas. (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](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)



## Är du intresserad av sjöfartens människor, teknik och miljö?

Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet ger följande kurser på avancerad nivå HT 2017 och VT 2018:

**Skeppsteknik med inriktning mot tillsyn del 2, 7,5 hp**

**Säkerhet och säkerhetskultur, 7,5 hp**

**Ledarskap i flerkulturella miljöer, 7,5 hp**

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



**Linnéuniversitetet**

Kalmar Växjö

# Vem är arbetstagare?

Gränsen mellan egenföretagare och arbetstagare kan ibland vara svår att dra och det finns en växande gråzon. Juristen Stig Gustafsson reder ut.

Alltsedan vi fick en arbetsrättslig lagstiftning i början av 1930-talet har det förts en diskussion om hur man ska bestämma begreppet arbetstagare. Begreppet har också i takt med utvecklingen på arbetsmarknaden starkt förändrats från att ha omfattat en relativt sett snäv krets till att få ett allt större omfång. Så har exempelvis Arbetsdomstolen (AD) bedömt att frisörer som arrenderar eller hyr en del av en frisörsalong är arbetstagare på grund av den otrygga ställning som "hyresgästen" har.

När AD ska avgöra vem som är arbetstagare utgår domstolen från vissa förutsättningar. En arbetstagare

- förutsätts själv utföra arbetet
- får samtidigt inte utföra liknande arbete åt någon annan
- ska följa bestämda direktiv och blir kontrollerad i arbetet
- använder arbetsgivarens maskiner och verktyg
- ersätts för utlägg och betalas garanterad lön
- har inte F-skattsedel

Lagstiftaren har uttalat att domstolarna bör kunna ge arbetstagarbegreppet en fortsatt vidsträckt tillämpning och i tveksamma fall låta avgörandet utfalla till förmån för att det är fråga om ett anställningsförhållande. Utvecklingen har även gått i den riktningen.

Problemet med "falskt egenföretagande" har ökat på senare tid. Inom vissa branscher blir det allt vanligare – framförallt inom bygg- och transportbranscherna. I dessa fall handlar det oftast om arbetstagare från Östeuropa som har ett kortsiktigt intresse av att tjäna pengar. Det är en form av underbudskonkurrens som dumpar lönerna och underminerar kollektivavtalen.

## Gör sig av med sina anställda

Inom transportbranschen gör sig många åkerier av med sina anställda chaufförer och tar istället in falska egenföretagare från Östeuropa. Den svenska åkerinäring- en håller på att gå under i konkurrensen från utländska åkerier som inte följer EU:s regler för tillfällig inrikestrafik – åkare som bara får ta en returlast tillbaka till utlandet stannar här och utför olagliga transporter långt under normala priser. Falskt egenföretagande inom åkeribranschen är heller inget som arbetsgivarna gillar – Transport och åkeribranschen är överens i sin kritik av dessa förhållanden och hävdar att det underminerar hela branschen.

Inom byggbranschen ser man en likartad utveckling av ökande antal falska egenföretagare som kringgår kollektivavtal och det ansvar och de kostnader som följer av avtalen – underbudskonkurrens även här. AD har också i flera rättsfall för-

klarat att dessa falska egenföretagare är att anse som arbetstagare. Vi är förmodligen bara i början av en utveckling på detta område, en utveckling som vi måste vara observanta på och som på många sätt kan komma att förändra det fackliga landskapet.

Inom EU-rätten aktualiseras arbetstagarbegreppet i samband med genomförandet av principen om fri rörlighet av arbetskraft. Denna frihet ska inte kunna begränsas genom ett inskränkt arbetstagarbegrepp och enligt EU-domstolen ska arbetstagarbegreppet tillämpas generöst i detta sammanhang. När det gäller implementeringen av EU-direktiv ska den nationella lagstiftningens arbetstagarbegrepp användas.

## Lockas att jobba "åt sig själva"

Ett annat "missfoster" som på senare tid dykt upp är så kallade egenanställningsföretag. Upplägget är att den egenanställda själv drar in sina uppdrag. Faktureringen sker via "egenanställningsföretaget" som sedan betalar ut lön. Egenanställningsföretagen har stora kampanjer där de försöker locka arbetsökande som vill arbeta "åt sig själva" utan att starta eget och hävdar att de egenanställda är att anse som arbetstagare men det har inte visat sig stämma i praktiken. Obskyra finansföretag lockar med att här finns stora pengar att tjäna. Det finns all anledning att varna för detta nya upplägg. Det så kallade "egenanställningsföretaget" har av domstolarna inte betraktats som arbetsgivare utan endast som ett mellanled för fakturering. **SG**

## TRO, HOPP & KÄRLEK

En utställning om sjömanstatueringar  
12 maj-14 februari



UPPLANDSMUSEET



# Ordförande har ordet

I fartyget jag tjänstgör är vi 19 i besättningen och har en V-Sat-anslutning som är sådär. Den delas av tio "admin-datorer", uppdateringar till ECDIS, spegling av intranätet etc., dessutom får "crew-net" vara med på detta. Då det tidigare gått så trögt, har vi nu fått en begränsning installerad, så varje besättningsman kan bara ha en smartphone, padda eller lap-top ansluten åt gången. "Bra" tänkte jag, "nu blir det fart i nätet när inte skeppskamraterna sitter där med flera enheter ständigt uppkopplade". Snacka om hopfallen sufflé! Hastigheten blev ungefär hälften av vad den var innan, så plötsligt är crew-nätet knöligare att använda och sämre – känns som om det blev något fel hos leverantören...

Vi får månatliga nyhetsutskick från landorganisationen, på nästan alla sätt en jättebra grej, istället för att som tidigare, då det kom lite spridda mail om än det ena, än det andra. Nu kommer allt på en gång och det är tydligt angivet vad som skall diskuteras ombord, tas upp i avlämningen, diskuteras i skyddskommittémöten med mera. Efter påmönstring kan man gå in och läsa de utskick som kommit sedan senast och får en uppdatering på mångt och mycket, vilka problem andra fartyg haft vid flagg- eller hamnstatskontroller och så vidare. I mina ögon en jättebra lösning och verkligen något att ta efter!

Under min tid i ACL var jag väl med om ungefär 100 bunkringar i Antwerpen utan några konstigheter. Nu bunkrade vi där i maj och det kom ombord en "pårtstjärtare" som skulle kolla bunkringen. Han kickade med en gång på att vi inte hade en brandsläckare i bunkerstation och att vi inte hade en kopplad brandslang! Då jag nyss gått en MRM-kurs, var ju "challenge and response" i färskt minne och jag ifrågasatte var det står att vi måste ha både släckare och kopplad slang? Svaret kom som en smäll: "Det står i checklistan du skrev under före bunkringen"... Bristerna skulle vara åtgärdade innan han gick iland, men det var ju inga problem.

Frågade vår surveyor vad detta var. Han berättade att det hänt en olycka i Antwerpen för ungefär ett år sedan och då blev "Port of Antwerp" ifrågasatta från ovan om varför de inte hade gjorde fler fartygsbesiktningar, därav detta. Surveyorn nämnde också att om man bunkrar i Rotterdam och inte har en brandsläckare framme vid en "portstate", då blir det 1 200 i böter med en gång!

Må väl!  
Mats



MATS HÖGBLOM



## Fråga ombudsmännen

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

### Måste jag berätta för min arbetsgivare varför jag är sjukskriven?

Som svar på din fråga nej, det måste du inte. I Sjuklönelagen §9 kan man läsa: "Arbetsstagaren ska lämna arbetsgivaren en skriftlig försäkran om att han eller hon varit sjuk och i vilken omfattning som arbetsförmågan har varit nedsatt på grund av sjukdomen samt om han eller hon då omfattades av bestämmelserna i 37 kap. 3 § socialförsäkringsbalken. Försäkran behöver inte innehålla närmare uppgift om sjukdomen. Arbetsgivaren är inte skyldig att betala ut sjuklönen innan arbetstagaren har lämnat försäkran."

Så arbetstagaren måste försäkra att han/hon inte kunnat arbeta fullt ut på grund av sjukdom. Det görs genom ett läkarintyg där läkaren intygar att arbetsförmågan är nedsatt på grund av sjukdom, utan att behöva uppge vilken sjukdom arbetstagaren lider av.

Praxis är dock att man uppger skälet till varför man är sjukskriven. Det är alltid bra att ha en dialog med sin arbetsgivare, särskilt om det skulle finnas ett behov av stödåtgärder eller anpassning av arbetsuppgifterna. Dessutom, vid ett antal sjukskrivningar av ospecifik art har arbetsgivaren enligt arbetsmiljölagen en skyldighet att via företagshälsövrården utreda om det föreligger något rehabiliteringsansvar och vilka åtgärder som då behöver vidtas.

### Får min arbetsgivare sprida i företaget varför jag är sjukskriven?

Nej, din arbetsgivare har tystnadsplikt och får inte sprida ut varför du är sjukskriven. I sjuklönelagen § 18 så kan man läsa: "Den som i en arbetsgivares personaladministrativa verksamhet genom intyg av läkare eller tandläkare, vilket har lämnats arbetsgivaren på grund av denna lag, eller försäkran som avses i §9 fått kännedom om en enskilds hälsotillstånd eller personliga förhållanden i övrigt får inte obehörigen röja vad han eller hon sålunda fått veta."

Om arbetsgivaren bryter mot tystnadsplikten kan det medföra skadeståndsansvar enligt brottsbalken eller böter. Tystnadsplikten gäller alla som handlägger frågor som rör den anställda i det hänseendet.

# EN HELT VANLIG DAG PÅ JOBBET

När Anette Haapanen skulle visa att tunnan i behandlingsrummet Rysk banya fungerade fick hon en kalldusch.

– Det sämsta med yrket? Det finns inget! Jag vet inte vad jag skulle säga som är det sämsta med yrket, jag tänker aldrig så, vad som är sämst. Det är lika med ordet omöjligt, det existerar inte, man hittar lösningar.

Det säger Anette Haapanen, restaurangchef på *M/S Viking Cinderella*, Viking Lines enda svenskflaggade fartyg. TEXT OCH FOTO ANNIKA HJERPE

STOCKHOLM SEPTEMBER 2017

Anette Haapanen ansvarar för alla restauranger, barer och caféer, samt för konferensavdelningen och spaanläggningen på Cinderella. Det låter nästan omänskligt mycket.

– Det är det inte tack vare att jag har så fantastiskt duktiga avdelningschefer och bra personal som tar ansvar, säger Anette Haapanen.

Hon har personalansvar för all serveringspersonal, det är i medeltal 58 personer i grundbemanningen, per vakt, gånger två, 116 sammanlagt.

– Lite fler på sommaren och lite färre på vintern. Det är jag och min kollega Tessi Wikström som delar på personalansvaret. Den av oss som är ombord har då hela ansvaret så när man inte jobbar kan man släppa ansvaret.

### Bra samarbete

I veckorna är det mindre att göra i restaurangerna och på helgerna är det mer, men en trerätters middag kan serveras till upp till så många som 1 800 personer. På restaurangerna jobbar runt 41 kokkar och kallskänkor, men Anette är inte chef för köket, det sköter kökschefen.

– Vi har ett väldigt bra samarbete med kökscheferna. Ibland är det Kim Birk som är ombord och ibland är det Harry Ahlskog.

Viking Line samarbetar just nu med Svenska kocklandslaget som har gjort menyn för buffén.

– I och med det jobbar vi mycket med att höja servicekvaliteten i hela buffén. Kocklandslaget ska också göra menyn till julbuffén. Kim har jobbat mycket med upplägget i buffén, han har ett fantastiskt öga för dekorationer och är bra på att se helheten.

Anette började på Silja Line 1991 och kom till Viking Line i januari 2008.

– På den tiden började man bara på sjön och fick lära sig vartefter. Jag har utbildat mig för att få mer kompetens, jag



Anette Haapanen, restaurangchef på *Viking Cinderella*, tycker att samarbetet med kökscheferna fungerar väldigt bra, den här resan är det kökschefen Kim Birk som jobbar.

har läst marknadsföring, ledarskap och affärsekonomi och UGL, Utbildning av gruppledare via Försvarsmakten i Sverige.

### Tack vare granne

Anette har jobbat länge på sjön, men hon började sin yrkeskarriär i land efter att ha läst till bagare och konditor med komplettering till kallskänka i Helsingfors. Hon hamnade på sjön tack vare en granne.

– Jag tyckte att det verkade spännande att jobba på sjön, livsstilen, man jobbar intensivt när man jobbar och sen är man ledig när man är ledig. En granne till mig, när jag bodde i Finland, var båtsman på ett fartyg så jag frågade honom lite på skämt om han kunde kolla om det fanns något jobb på båten.

När grannen sedan ringde och bad Anette kontakta husfrun på båten, sa hon upp sig från sitt jobb som bagare och konditor i land och började i massen. Det var på Silja Line. Hon jobbade i massen i

två månader och efter ett mellanspel som husfruassistent blev hon kallskänka.

### Karriären gick snabbt

Efter några år som kallskänka kom fler och fler färdiga produkter som gjorde att färre kallskänkor behövdes och Anette gick över till restaurangen och började som servitris. Därefter gick karriären snabbt och Anette gick från servitris till vikarierande grupp- och konferenskoordinator och sedan till restaurangchef.

### UTBILDNING FÖR INTENDENTURBEFÄL

En ny Intendenturbevälsutbildning planeras på Linnéuniversitetet i Kalmar. Det ska bli en treårig utbildning som ger kandidatexamen i ekonomi, med inriktning mot sjöfart och hotell-, restaurang- och turism. Utbildningen är ett samarbete inom mellan fakulteterna Sjöfartshögskolan och Ekonomihögskolan och planerad start är hösten 2018 eller hösten 2019. Ansökningskravet är allmän universitetsbehörighet.

– Jag började med att vikariera som grupp- och konferenskoordinator, sen gick jag vidare till vice restaurangchef och restaurangchef. Efter några år gick jag tillbaka till konferensen och sa ”aldrig mer restaurangen”, tills jag erbjöds restaurangchefstjänsten här på *Cinderella*. Nu ansvarar jag för alla matrestauranger Botega, SeaView, Ocean Grill och Buffén, en pub, två caféer, fyra barer, plus tre utomhusbarer på sommaren, konferensen och spa.

Förutom att vara restaurangchef är Anette också gruppchef för däck 8 och håller evakueringsövningar med personalen. En typisk arbetsvecka är väldigt varierande, på veckodagarna är det många pensionärer som reser och på helgerna är det mer yngre gäster och mer party.

**Nominering för säkerhetsarbete**

Viking Line har nominerats till säkerhetsbranschens pris Security Awards 2017, i kategorin Årets kommersiella satsning, för sitt arbete för minskad brottslighet ombord. Security Awards har delats ut sedan 2010.

– Vi jobbar väldigt mycket med ansvarsfull utskänkning som vi har nominerats för. För det har vi gått kursen Ansvarsfull alkoholservering via Stockholm förebygger alkohol- och drogproblem, STAD. All ordinarie serveringspersonal har gått.

På fredags- och lördagsavgångar har *Cinderella* ingen alkoholförsäljning i Tax-free-butiken på utresan, gästerna kan då bara köpa alkohol på tillbakaresan. Vid alla barer finns en vattenstation så att gästerna kan dricka vatten mellan ölen och drinkarna.

– I och med att serveringspersonalen har gått STAD-utbildningen har de fått lära sig att tyda i vilket tillstånd gästerna befinner sig så att de vet när de ska säga ”nej, ingen mer alkohol för dig” och de är bra på att se när en gäst befinner sig i en utsatt situation och när de bör tillkalla vakterna.

Satsningen har gett resultat som gagnar både gäster och personal.

– Vi har inte de här hyttfesterna på helgerna längre, de gäster som vill gå och lägga sig tidigt kan göra det utan att bli störda av andra gäster, förstörelsen har

minskat, det är mindre bråk och tryggare miljö för både personal och gäster. Arbetsmiljön har helt klart blivit bättre.

**När man talar om trolLEN**

Anette tror att det skulle vara skönt att jobba 1–2 pass året om, men menar att det inte skulle fungera på hennes tjänst.

– Vi har tio dagar jobb och tio dagar ledigt, 1–1-system. Det skulle vara svårt att få 1–2 att fungera året om, det fungerar på sommaren när många i land har semester. Vi är två på den här tjänsten men under semestertider på sommaren är vi tre. Det händer mycket på min tjänst och om man är fler måste man säkerställa att alla får information om allt som hänt och det blir svårare om man är tre på en tjänst.

Just som Anette berättar att de har en jättebra vikarie som jobbar ombord som avdelningsförmän och som kan hoppa in om hon eller hennes alternerande restaurangchef blir sjuk eller är ledig, kommer han, Bengt Segerman, in på kontoret och hälsar på.

**Kan toka till det**

Cirka 85 procent av arbetstiden spenderar Anette på sitt kontor eftersom jobbet kräver mycket administration. Men hon hinner ändå med att toka till det ibland.

– Jag har en förmåga att få till tokiga grejer. Det tokigaste jag gjort på jobbet, i alla fall bland det tokigaste, var när vi gick på inspektionsrunda för ett nytt behandlingsrum på spaavdelningen. Det heter Rysk banya.

Behandlingen gick ut på sätta igång blodcirkulationen genom att först få en kroppsskrubb, sen sitta i bastu och bli piskad med ekruskor och sen sätta sig på en pall under en balja och dra i ett snöre så att baljan välte ut iskallt vatten. Efter kallchocken fick man massage och allt avslutades med två centiliter vodka.

– Det sätter igång hela blodcirkulationen och man mår jättebra efteråt av det kalla och varma om vartannat, tillsammans med massagen. Vi har inte kvar behandlingen för den sålde inte, men baljan finns kvar, förklarar Anette.

Under inspektionsrundan frågade persern om tunnan fungerar.

– Ja, sa jag, satte mig på pallen och drog i snöret, och baljan var fylld med iskallt vatten, jag blev genomblöt och de andra bröt ihop och asgarvade. Det var en av reparatörerna som hade fyllt baljan och tänkt att det skulle bli roligt att se vem som råkade ut för det. Han tyckte att det



Eduard Mengay jobbar som diskare på M/S Viking Cinderella.

var extra roligt att det var jag, berättar Anette och skrattar. När jag gick till hytten sen undrade passagerarna vad jag råkat ut för, fortsätter hon.

### Kör mountainbike

En normal arbetsdag för Anette börjar klockan åtta på morgonen och håller på fram till tio eller elva på kvällen. Varannan morgon går hon upp strax före sex och kör en timme på gymmet, ofta blir det cykel för hemma kör hon mountainbike i skogen.

– Vi ska vara anträffbara dygnet runt men har lediga timmar, jag går till gymmet en timme varannan morgon, ibland kör vi zumba. Det är vår konferenschef Jannika Thomander som håller i zumban, då är vi i konferensen när det är stängt, vi brukar vara från fyra till sex personer, bara tjejer. Många av mina kollegor badar året om och går i land i Mariehamn på morgonen. Det finns ett året runt-bad nära hamnen, men så tokig är inte jag och det kommer jag inte heller att bli, skrattar Anette.

Det är inte svårt att märka att Anette trivs med sitt yrkesval och med jobbet på sjön. Hon tycker att det bästa med yrket är variationen. Ingen dag är den andra lik.

– Det blir ju aldrig tråkigt eftersom man inte vet vad nästa dag har i beredskap. Man tror sig ha planerat hur nästa dag ska se ut men det blir sällan som man planerat. Och alla människor man träffar, i alla ålderskategorier, det är en fördel att gilla det när man har det här jobbet. **A H**



Servitör Huan Tiinus viker servetter inför lunchen medan hans kollega Kristian Lundström kollar menyerna.

### MOTIVERINGEN FÖR SECURITY AWARDS LYDER:

” Det är en speciell utmaning att jobba med säkerhets- och trygghetsfrågor på ett kryssningsfartyg. Den fysiska begränsningen, nöjesfaktorn och gäster som är socioekonomiskt olika och har olika förväntningar ger särskilt utmanande förutsättningar. Viking Line har genomfört ett omfattande program för att minska antalet brott ombord: åldersgräns för kryssningsresenärer, stängd alkoholförsäljning i taxfreebutiken på helgkvällar, obligatorisk

bagagescanning, 100 procent ID-kontroll samt utökad kamerabevakning under dygnets alla timmar. Rederiet startade också en expertkommitté med fokus på att hantera sexualbrott ombord. Bar- och restaurangpersonal har genomgått utbildning inom ansvarsfull alkoholutskänkning. Resultatet är mycket starkt, och syns tydligt i statistiken i form av ett klart minskat antal brott och incidenter. Framgången är en långsiktig trygghet vilket ger fler passagerare och högre vinst.

#### M/S VIKING CINDERELLA

- 1989 byggår
- 191 meter lång
- 29 meter bred
- 2 560 passagerare
- 2 500 hyttplatser
- 4 restauranger
- 2 caféer
- 4 permanenta barer samt 3 utomhusbarer på sommaren
- 1 pub
- 1 spa-anläggning
- 1 konferensavdelning
- 1 taxfree-shop
- 100 parkeringsplatser för personbilar
- 1 A Super, isklass
- 21,5 knop, servicefart
- 4 X Sulzer 12VZA 40 S 28.800 kW, huvudmotorer



Kocken Raymond Hanna förbereder dagens lunch.



Kan ge sjömän  
ökad trygghet



## De nya EU-direktiv som träder ikraft i oktober ska locka fler ungdomar till sjöfarten. Men Thomas Abrahamsson, förste vice ordförande i Internationella transportarbetar-federationens sjöfartssektion, ITF, menar att det bara ökar branschens attraktionskraft marginellt.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO URBAN ORZOLEK

GÖTEBORG AUGUSTI 2017

### Den första oktober träder fem nya EU-direktiv i kraft för sjöfarten som bland annat handlar om löneskydd, arbetstagares rätt till information och uppsägningsskydd. Hur kommer svenska sjömän att påverkas av det?

– Framförallt två av direktiven kan få märkbar effekt, i alla fall indirekt. Det ena handlar om rätten att instifta European work councils, europeiska arbetsråd. Arbetsråden är en kontaktyta för arbetsmarknadens parter i företag som bedriver verksamhet i flera olika länder och syftar till att öka samarbetet över nationsgränserna. Det andra är överlåtelsedirektivet. Förenklat handlar det om att arbetstagare ska få behålla jobben med bibehållna villkor under en period om verksamheten övergår till en ägare i ett annat EU-land. I det lyckigaste av scenarier kan de här förändringarna innebära att anställningstryggheten för Europas sjömän ökar.

### I Sverige är de här bestämmelserna införda i nationell lagstiftning sedan länge, hur kommer det sig?

– Sverige har aldrig utnyttjat rätten att exkludera sjömän från EU:s direktiv utan låtit reglerna omfatta alla arbetstagare, bland annat genom bestämmelser i MBL (medbestämmandelagen). Men det är ändå viktigt för oss att övriga Europa nu tvingas införa de här direktiven eftersom våra lagstiftningar annars riskerar att krocka. I dagsläget har vi exempelvis ingen möjlighet att tvinga ett annat EU-land, som inte har infört direktiven, att inrätta ett arbetsråd. Det är också väldigt oklart om vilka regler som ska följas om ett utländskt rederi köper upp en svensk verksamhet och det lär krävas en väldig massa jurister för att reda ut vad som skulle gälla i ett sådant läge.

### För landanställda inom EU har de här direktiven gällt sedan länge. Varför har det dröjt på sjösidan?

– Huvudargumentet har varit att sjöfarten är så särpräglad att den inte kunnat anpassas till regelverket. Exempelvis har

man menat att rätten att få ta del av information inte varit genomförbar på grund av den begränsade kommunikationen mellan land och fartyg. Men den arbetsgrupp som tillsattes för att utreda möjligheten att införa direktiven i sjöfarten kom fram till att det fanns ytterst få skäl att utsluta sjömän. Bland annat på grund av det nya kommunikationsläge som råder med tillgång till internet ombord.

### Varför väljer EU-kommissionen att driva igenom direktiven just nu?

– Ett av kommissionens starkaste skäl är att de vill höja sjöfartens attraktionskraft bland europeiska ungdomar. De menar att man inte kan behandla sjömän som andra klassens medborgare om man vill locka unga att gå till sjöss och kommissionen är väldigt mån om att få fler ungdomar att välja sjöfartyrket.

### Tror du att direktiven kommer att få den effekten?

– Att någon som överväger att gå till sjöss ändrar uppfattning på grund av det här är högst tveksamt. Det är nog andra processer som styr ett sådant beslut. Däremot kan det hjälpa till att göra branschen mer attraktiv på ett mer övergripande plan genom att man höjer sjömannens status och gör branschen mindre udda. Direktiven visar att man bryr sig om sjömännen och att man anser att de är lika mycket värda som alla andra. Men jag tror att det kommer att krävas fler åtgärder för att förmå ungdomar att välja sjöfarten, och det behövs. Inom de närmaste åren kommer det att saknas 75 000 sjöbefäl world wide.

### Vad mer behöver göras för att stärka sjöfartens attraktionskraft i konkurrensen om arbetskraften?

– De undersökningar som gjorts i Sverige signalerar entydigt att det finns ett intresse bland ungdomar att gå till sjöss. Men det finns också vissa skäl till att man avstår, som att man är borta mycket hemifrån. Vi har i grova drag två segment av sjöfart, färjor och utefart, där den sist-

nämnda är mer socialt isolerad med längre perioder hemifrån och mindre besättningar. Men den isoleringen har i alla fall till viss del brutits i och med att tillgången till internet ökar ombord och att törnarna blivit kortare.

### Hur ser det ut i dagsläget, från vilka länder kommer besättningarna på europeiska fartyg?

– Enligt en undersökning som Emsa [europeiska sjöfartsmyndigheten, red. anm.] genomförde i fjol är det totalt 40 procent européer på fartyg under EU-flagg. Tittar man enbart på befälen är siffran högre med 60 procent européer. Vissa länder inom EU har mer nationellt sjöfolk ombord än andra, som exempelvis Italien och Grekland. Annars är det mycket asiater som jobbar ombord, framför allt filippinare. Det är också vanligt med ryska och ukrainska sjömän och de länderna har tillsammans minst 50 000 sjömän. I dagsläget hade vi inte klarat av att bemanna alla fartyg under europeisk flagg med inhemska besättningar, men med tanke på hur det ser ut med arbetslösheten i vissa europeiska länder skulle det antagligen inte vara något problem på lite sikt.

### Hur kan fler arbetstillfällen skapas för europeiska ungdomar inom sjöfarten?

– En åtgärd som skulle få direkt effekt är att omvärdera fartygstrafiken inom EU och synen på internationell och inrikes fart. Idag betraktas ett fartyg som går mellan Helsingborg och Helsingör som internationell fart, trots att fartyget bara går mellan två EU-hamnar och att överresan inte tar mer än 15 minuter. Mer logiskt vore att betrakta fartyg som bara trafikerar hamnar inom EU som inrikes fart och därmed också låta europiska bemanningsregler och övriga regler gälla ombord.

### Vilka förutsättningar finns att skapa en gemensam inrikesfart inom EU?

– Frågan har varit uppe i EU flera gånger under åren och man har även diskuterat möjligheten att införa ett gemensamt EU-register. Men något större intresse har det inte funnits för en sådan lösning. Hur ett sådant förslag skulle mottas idag vet jag inte, men det är möjligt att det skulle få mer gehör. Att betrakta fartyg som enbart går inom EU som inrikesfart hade varit en naturlig utveckling av EU:s integrationspolitik, men i dagsläget är det ändå mer en vision än en runt hörnet väntande verklighet. **L S**



## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### BASIC SAFETY

27-28 jun

8-9 aug

19-20 sept

17-18 okt

21-22 nov

12-13 dec



### ADVANCED FIRE FIGHTING

28-29 jun

9-10 aug

20-21 sep

18-19 okt

22-23 nov

13-14 dec



### CRISES CROWD MNG

20 okt

15 dec



### MEDICAL CARE

27-29 juni

11-13 sep

23-25 okt

29 nov- 1 dec\*



\*ons - fre

### RESCUE BOAT

26 jun

7 aug

18 sep

16 okt

20 nov

11 dec



### FAST RESCUE BOAT

20 jun\*\*

8 aug

19 sep

17 okt

21 nov

12 dec



\*\*fristående tillf.

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

24-28 jul  
31 jul-4 aug  
4-6 sep  
2-6 okt  
13-17 nov



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

19-20 jun  
20 jun  
12-13 okt  
13 okt  
30-31 okt  
31 okt



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

19-20 jun  
12-13 okt  
30-31 okt



### ADVANCED FIRE FIGHTING

25-27 sep  
30 okt-1 nov  
27-29 nov



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

20-21 sep  
18-19 okt  
22-23 nov  
13-14 dec



### FAST RESCUE BOAT

19-20 jun  
7-8 aug  
18-19 sep  
16-17 okt  
20-21 nov  
11-12 dec



### SHIP SECURITY OFFICER

27-28 sep  
7-8 nov  
19-20 dec



### CROWD CRISES MNG

19-21 jun  
6-8 sep  
9-11 okt  
15-17 nov  
20-22 dec



### MEDICAL FIRST AID

29-30 jun  
11-10 aug  
12-13 okt  
13-14 nov



### MEDICAL CARE

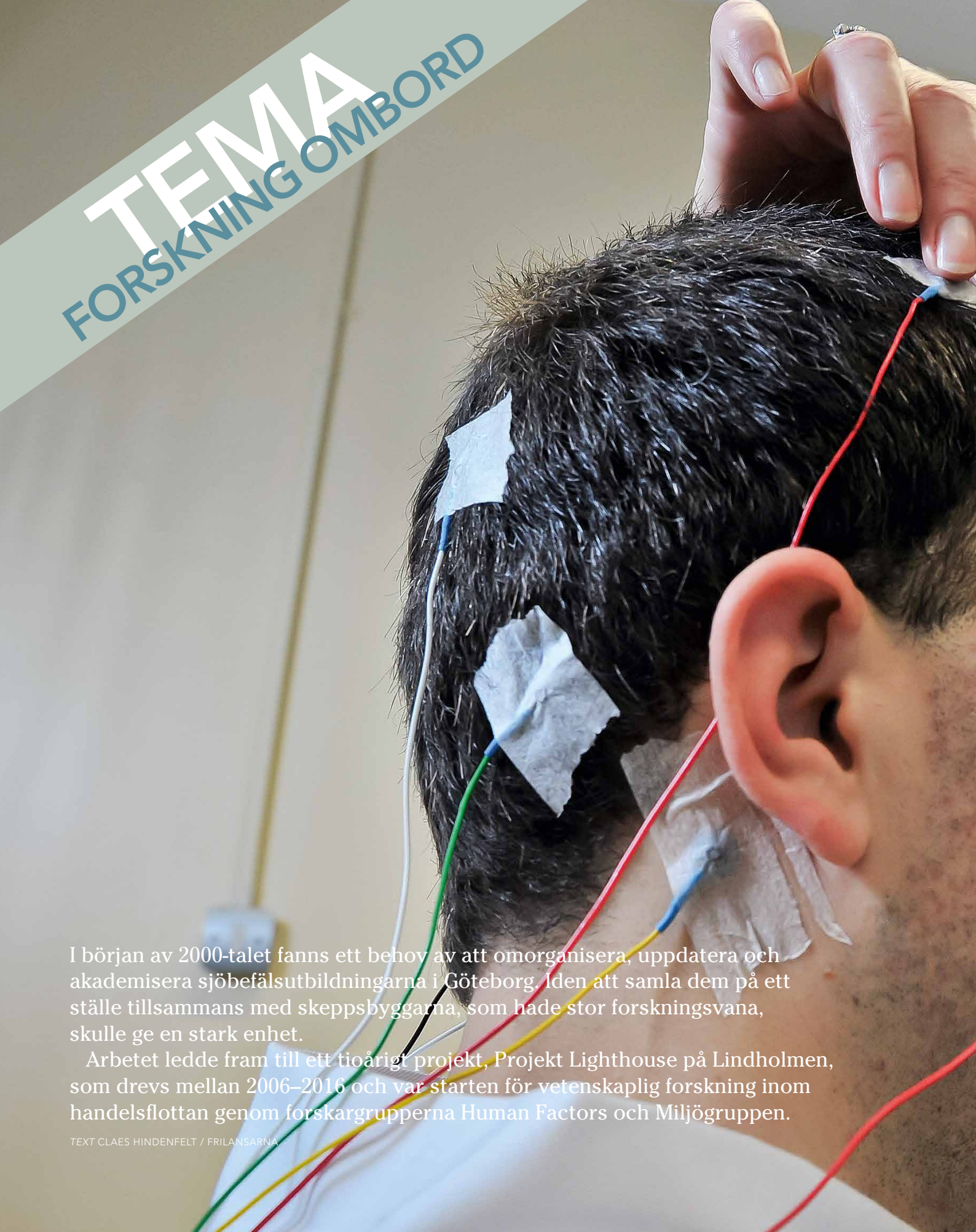
27-29 jun  
11-13 sep  
23-25 okt  
29 nov-1 dec



Med reservation för eventuella ändringar.

# TEMA

## FORSKNING OMBORD



I början av 2000-talet fanns ett behov av att omorganisera, uppdatera och akademisera sjöbefälsutbildningarna i Göteborg. Iden att samla dem på ett ställe tillsammans med skeppsbyggarna, som hade stor forskningsvana, skulle ge en stark enhet.

Arbetet ledde fram till ett tioårigt projekt, Projekt Lighthouse på Lindholmen, som drevs mellan 2006–2016 och var starten för vetenskaplig forskning inom handelsflottan genom forskargrupperna Human Factors och Miljögruppen.

TEXT CLAES HINDENFELT / FRILANSARNA

En av deltagarna i Projekt Horizon förbereds för EEG-mätning inför sin vakt. Foto Warshas Maritime Academy





Arbetsmiljön i ett maskinrum inkluderar 110 decibel och rörligt underlag. Inget för nybörjare. Foto: Monica Lundh

## När de nya sjöbefälsutbildningarna startade började även forskningsarbetet inom Human Factors och Miljögruppen på Chalmers Lindholmen.

**GÖTEBORG** JUNI 2017

Våren 2006 inledde Monica Lundh, befaren sjöingenjör, ett forskningsprojekt om ergonomi och säkerhet i maskinrum. Parallellt pågick ett annat projekt om ny teknik och beslutsstöd på bryggan. Ett delprojekt, en inventering av maskinrum och maskinkontrollrum utifrån operatörernas perspektiv, visade på stora avvikelser i utformning i förhållande till arbetsuppgifterna. Bland annat för att ingen funktionsanalys hade gjorts av arbetsplatserna innan de utformades.

Men tankarna på en forskningsavdelning inom Chalmers institution för Sjöfart och

Marin teknik fanns långt tidigare. 2002 kom professor Olle Rutgersson till Chalmers från KTH i Stockholm med ett forskningsprojekt om passagerarsäkerhet i bagaget.

– Jag hade en idé om att samla sjöbefäls- och sjöingenjörernas utbildningar tillsammans med skeppsbyggarnas som hade stor forskningsvana. Dels för att skapa en stark enhet som kunde attrahera forskningsresurser, dels för att blanda dem med nya grupper. Det ledde fram till tankarna på Lighthouse, säger Olle Rutgersson, idag professor emeritus.

Men det dröjde till 2005 innan alla aktörer hade en samsyn på fördelarna med att ha de tre utbildningarna på samma ställe

och samarbeta. Redarföreningen och Stena var intresserade, och såg även fördelar med att engagera Handelshögskolan i planerna på ett Chalmers Lighthouse.

– Med en grundfinansiering från Redarföreningen och Stena, Vinnova och Västra Götalandsregionen startade vi Lighthouse 2006. Det fanns ett starkt stöd för en human factors- och miljögrupp inom Lighthouse, bland annat efter Estonias haveri som satt fokus på sjösäkerhet och människans roll i den, och att detta kunde utvecklas vilket var bra när vi såg vilka behov befälsutbildningarna hade, säger Olle Rutgersson.

Margareta Lützhöft rekryterades från VTI i Linköping efter att ha presenterat sin doktorsavhandling i december 2004. Som senior forskare skulle hon, förutom sin egen forskning, bygga upp en grupp inom ”human teknik”, handleda forskarstuderenter och engagera utbildningarnas lärare i forskningen. Med en sjökaptensexamen och 13 års sjöerfarenhet, och eget befäl, fanns en stabil grund.

– Det fanns två doktorander på Lighthouse när jag kom, och jag började i princip från ett blankt papper med att bygga upp en forskargrupp genom att resa, nätverka och skapa plattformar för samarbete. Samtidigt arbetade jag tillsammans med en doktorand kring en stor simulatorstudie om ny teknik och beslutsstöd på bryggan, säger Margareta Lützhöft.

Mellan 2006 och 2011 rekryterades flera doktorander med bakgrund i sjöfart samtidigt som man sökte seniora forskare som handledare för att gruppen skulle kunna växa. Över tid har doktorandernas arbete resulterat i tio licentiatavhandlingar, fyra doktorsavhandlingar och ytterligare tre forskare som är klara att doktorera snart.

### Samarbetar med andra discipliner

2009 knöts medicine doktor Joakim Dahlgren till gruppen efter att ha haft en halvtidstjänst som handledare.

– Med min bakgrund i klinisk och tillämpad medicinsk forskning var jag nog lite udda i sammanhanget. Samtidigt är det en av Chalmers styrkor att samarbeta med andra discipliner än de traditionella ingenjörsvetenskaperna. Inom Lighthouse såg jag avståndet mellan forskning och utbildning, och hur förhållandevis lite inflytande forskningen hade på institutionens utbildningar. Däremot hade sjöfartsnäringen ett stort inflytande på forskningen bland annat för att merparten av medlen kom från den i stället för de tradi-



Olle Rutgersson



Margareta Lützhöft



Joakim Dahlman

tionella forskningsfinansiärerna, säger Joakim Dahlman, som just nu är tjänstledig.

Samtidigt var näringsens bidrag en viktig förutsättning för att bygga upp forskningen på Lighthouse. Redareföreningen och Stena bidrog vardera med fem miljoner per år under en tioårsperiod. Sju miljoner till Lighthouse och tre till Handelshögskolan.

Men Olle Rutgerssons framsynthet var en avgörande faktor för att skapa forskningsgrupperna som skulle visa sig bli viktiga för branschen liksom den utvecklade utbildningen och studenternas generellt högre kunskapsnivå. Detta var långt innan beslutet om svaveldirektivet, och när de kraven kom fanns redan en avancerad forskning på bland annat alternativa bränslen och dess för- och nackdelar.

Näringsens behov är främst inom tillämpad forskning, vilket har för- och nack-

delar. Fördelen är att jobba direkt mot "kunden", som har ett reellt behov av forskningsresultat. Nackdelen är att det riskerar att ske på bekostnad av grundforskningen vars resultat är grunden för den tillämpade forskningen.

– Den situationen gör det svårt att bedriva forskarutbildning. Som ansvarig för forskarskolan ville jag få doktoranderna att komma närmare grundforskningen, som är en utbildning till forskare vilket gör att näringsens och branschens frågor inte passar så bra som avhandlingsarbete. Sjöbefälen utbildas i att framföra fartyg, doktoranderna till att bli forskare. Genom att föra in doktorandernas forskningsområde i utbildningen, och kombinera dem med kunskaper från lärarna och de studier som görs, byggs en unik och världsledande sjöfartsutbildning upp där kunskaperna i förlängningen återförs från

fartygen till den fortsatta forskningen, säger Joakim Dahlman.

### Får närkontakt med forskarna

De omorganiserade och akademiserade sjöbefälsutbildningarna fick med automatik ett forskningskrav. Alla studenterna skriver en C-uppsats med ett vetenskapligt innehåll. Några går vidare och skriver en mastersuppsats, ett fåtal doktorerar. Forskningen förs sedan in i utbildningen.

– Det sker i huvudsak på två sätt. Human factors arbetar med grund- och tillämpad forskning samt medverkar i undervisningen av studenterna. Där tar vi och doktoranderna in resultat av våra projekt och visar hur de påverkar operatörerna i fartygen. Parallellt handleder vi studenterna på bachelor- och mastersnivå, så redan på C-uppsatsnivå får de en närkontakt med forskarna, säger Monica Lundh, gruppledare på Human Factors.

Runt 2010 började resultaten av doktorandernas arbete visa sig. Flera av dem doktorerade, några blev kvar på institutionen medan andra gick vidare.

Samtidigt fortsatte Margareta Lützhöft att bygga upp avdelningen, attrahera forskningspengar och doktorander. En viktig komponent var grundfinansieringen som gav en trygghet och möjlighet att bygga starka projektansökningar.

– Det var mycket nätverksarbete, övertalning och ett antal starka supporters inom näringsen som var betydelsefulla i arbetet

11 personer tillbringade 30 timmar i en livflotte för att uppleva känslan inom projekt SMACKS 2014. Erfarenheterna ökade säkerheten för kustnära fart och ändrade befälsutbildningen. Foto Jeff Flindt



att konsolidera gruppen. Vi låg dessutom rätt i tiden, det fanns problem med teknik och procedurer som näringen inte hade lyckats att lösa, säger Margareta Lützhöft.

Chalmers är sannolikt fortfarande ensam i världen om att ha sjöbefäls- och skeppsbyggnadsutbildningarna kopplade till forskning inom human factors och miljö vilket har gett en rejäl tyngd och bredd.

Monica Lundh blev ny gruppchef för Human Factors, nu som senior forskare och handledare. Under 2015 började grundfinansieringen gradvis avta för att upphöra helt 2016. Då upphörde även Lighthouse i sin ursprungliga form.

När Olle Rutgersson slutade som prefekt på institutionen hösten 2011 var Lighthouse en nationell angelägenhet med tentaklarna ute i världen genom sina doktorander och forskare. Flera av de då pågående projekten skulle på sikt medverka till att generera vidare finansiering för bra arbetsmiljöforskning inom sjöfarten.

### Fick forskning för 500 miljoner

Institutionen fick en ny prefekt, och Lighthouse fick Bengt-Olof Petersen som ny föreståndare för att medverka i övergången från det ursprungliga Lighthouse till en ny variant, Lighthouse 2, med en annan inriktning. I anslutning till det gjordes en utvärdering av vad näringen fått för sina satsade pengar.

Enligt uppskattningar som Bengt-Olof Petersen gjort har de 100 miljonerna genererat utbildning och forskningsprojekt för 500 miljoner samt praktisk verksamhet för rederierna. Samtidigt har forskningen inom human factors, miljö och energi utvecklats och gett näringen vetenskapliga underlag för beslut.

Handelshögskolan har både bidragit till sjöfartsnäringen och själva utvecklats genom Lighthouse. Idag har de en professur inom sjöfartens transport och logistik, tre professurer inom logistik och en i juridik med tydlig sjöfartsinriktning, samt två kurser om sjöfart i sitt program. Inom Lighthouse finansierades sex doktorander varav flertalet har disputerat.

Idag arbetar Human Factors och de andra avdelningarna utifrån samma förutsättningar som andra forskargrupper inom Chalmers tekniska högskola. Den strategiska planen visar på farbara vägar för det fortsatta arbetet, att det måste baseras på grundforskning och ett fortsatt och ökat samarbete med näringslivet och samhället i stort.

# Forskningen måste nå ut

De första forskningsprojekten ledde till att flera doktorander sökte sig till Lighthouse. Och de inledande studierna inom handelsflottan visade på stora behov vilket ledde till nya forskningsprojekt inom Human Factors (HF).

GÖTEBORG JUNI 2017

En viktig uppgift var att hitta vägar för att nå ut med de nya kunskaperna och få dem integrerade i handelsflottan. Även inom områden där resultaten innebär uppenbara förbättringar för arbetsmiljö och säkerhet är det inte självklart att de får genomslag och genomförs.

Merparten av forskningen inom Human Factors fokuserar på människans/besättningens arbetsuppgifter och roll i fartygen. Deras samspel med den snabba teknikutvecklingen har en avgörande inverkan på många arbetsuppgifter som förändrats över tid. Men trots stora tekniska landvinningar är arbetsmiljöproblemen i allt väsentligt samma idag som för 40–50 år sedan, och är i många fall inte relaterade till fartygens ålder.



Fredrik Forsman var tidigare utbildningsansvarig på SSRS. Idag är han doktorand och gruppchef på Human Factors. Foto Jan-Olof Lyxell

I en nyligen gjord studie ingick ett fartyg som ännu inte är byggt. Där kommer kända problem att byggas in och följa fartyget och dess operatörer under sin livslängd på 20 till 30 år.

Maskinrumsinventeringen, som är en del i avhandlingen "A Life on the Ocean Wave", ledde till flera studier med olika infallsvinklar och en licentiatuppsats om människan i maskinrum följt av en doktorsavhandling några år senare. Målsättningen är att med forskningsresultaten som bas få med utformningen av maskinrum i SOLASV15 på samma sätt som den redan reglerar utformningen av nautikernas arbetsplats på bryggan.

### Nyttan av god arbetsmiljö

Cecilia Östermans avhandling 2012 visade på nyttan av en god arbetsmiljö och att investeringar i arbetsmiljö gagnar såväl rederier, besättningar, säkerhet och fartyg som hela spektret av aktörer inom sjöfarten.

Viljan att utgå från en operatörscentrerad arbetsplats vid design av maskin- och maskinrum ledde vidare till projekt CyKlaDes, som även tagits in i undervisningen av sjöbefäl. EfficienSea 1 och 2 driver frågan om hur man tar in Human Factors i designprocessen, att detta måste finnas med redan på ritningsstadiet, samt att konstruktionsledet bör ha kunskaper om bland annat ergonomi. Som stöd för det skapades E-SET, Ergonomic Ship Evaluation Tool. Ett verktyg som utgår från ritningar och möjliggör att prova olika lösningar genom att flytta runt separatorer och annan utrustning i ett tänkt maskinrum i en CAD-dator för att skapa en optimal arbetsplats utifrån operatörernas arbetsuppgifter och behov.





Simulatorkörningarna på bryggan inom Projekt Horizon inkluderade EEG-mätningar, som visade att vakthavande befäl somnar av utmattnig. Mätningarna vilar på en vetenskaplig grund som inte går att förklara bort. Foto Warshas Maritime Academy

E-SET har fått ett positivt mottagande, bland annat av det internationella magasinet *Ergonomics in design* där redaktören slår fast att forskaren, Steven Mallam som doktorerat på *Lighthouse*, ”erbjuder ett briljant exempel på hur humanfactors/ergonomi på ett effektivt sätt kan tas in i ett tidigt skede av designprocessen”.

Återigen, forskning som bas för förbättringar av arbetsmiljö, arbetssätt och säkerhet är ingen quick-fix. Steven Mallams avhandling blev klar sex år efter att Monica Lundh pekade på problemen i sin avhandling. Därefter ska resultaten implementeras och förhoppningsvis komma till nytta i nästa generation fartyg.

Projekt Horizon, ett stort EU-finansierat projekt som startade 2009 följde på Lützhöfts studie *Fatigue at Sea*. Projektet kunde vetenskapligt styrka att vakthavande befäl gick in i mikrosömn och i vissa fall i djupsömn på grund av utmattnig på framförallt 6/6 vakter och i vissa fall även 4/8-scheman. Projektet resulterade i MARTA, ett verktyg för att planera besättningens arbete efter ett trötthetsperspektiv.

2012 skrevs två licentiatuppsatser om VTS, Vessel Traffic Service, som är Sjöfartsverkets trafikinformationscentraler. Uppsatserna handlade dels om VTS-operatörernas arbete, dels om säkerhet inom VTS och deras roll för säkerhet inom trafikledning. 2014 doktorerade Gesa Prætorius

med sin avhandling *VTS – En informationsservice eller ett trafikledningssystem*.

Trots sin relativt korta tid som forskargrupp utnyttjas Human Factors kunskaper i olika sammanhang. Resultaten av en medicinsk studie, gjord av HF efter förfrågan från Transportstyrelsen, kommer sannolikt att resultera i utökade hälsokontroller för att erhålla läkarintyg/tjänstbarhetsintyg för befäl i inre fart.

Studien visade bland annat att psykosociala problem, som man inte sett tidigare, var det största hälsoproblemet. Där ingår allt från vaktgång, stress, pressade tidscheman, negativ miljö, till trakasserier, mobbing och liknande.

### Mycket arbete kvar

En kvalitativ studie visade att det finns arbetsmiljöproblem i fartygen. Den största inventeringen av arbetsmiljö inom handelsflottan med drygt 10 000 deltagare 2014–2015 besvarade frågan hur stora problemen är, och att det finns mycket arbete kvar att göra inom arbetsmiljö, säkerhet och den psykosociala sfären.

Inför en planerad ombyggnad av marinsens dykfartyg i Spåröklass kontaktades Human Factors av Försvarets materielverk för att få hjälp med designen av dykarnas arbetsutrymmen ombord. Det humancentrerade synsättet och den systematiska arbetsmetoden var en verklig

hjälp för FMV, och gav dem en arbetsmetod för framtida projekt.

Human Factors har även deltagit i arbetet att bygga nya maskinrumssimulatorer i CSmart utanför Amsterdam. Anläggningen ägs och drivs av Carnival Cruise Lines och är ett av branschens största simulatorcenter.

Inom sjösäkerhet och massevakuering har Human Factors samarbetat med Svenska Sjöräddningssällskapet genom Fredrik Forsman som tidigare var utbildningsansvarig på SSRS. Idag är han doktorand och gruppchef på Human Factors.

Mycket av arbetet under de tio år som Chalmers Lighthouse fanns underlättades av näringsens grundfinansiering. Nu är Human Factors delvis hänvisade till EU-projekt, oftast inom tillämpad forskning vilket inte lämnar mycket utrymme för den viktiga grundforskningen. För att komma vidare är påverkansarbete både nationellt och internationellt viktigt.

– Vi måste synas och finnas med i många olika sammanhang. Till exempel på politikermiddagar, inom näringslivet och akademien. Där knyter vi kontakter och bygger starka nätverk med sjöfartens aktörer. Human factors är ett så brett ämne att vi måste samarbeta med experter inom olika områden och bygga konsortier för det fortsatta arbetet, säger Monica Lundh.

# Framtiden för forskningen

Idag är Maritime Human Factors en etablerad forskargrupp inom Chalmers institution för Sjöfart och marin teknik.

Tre fokusområden är definierade för det fortsatta arbetet och ambitionen är att attrahera doktorander och öka gruppen seniora forskare för att få en livskraftig och hållbar forskningsmiljö.

**GÖTEBORG** JUNI 2017

De tre prioriterade områdena är säker och operatörscentrerad design inom bland annat maskinrumsergonomi, search and rescue, som inkluderar massevakning, samt design i alla sammanhang där människan möter teknologi. Till exempel inom organisation, gränssnitt, maskinella betenden och datorlogik.

I gruppen finns en professor i maritime human factors, två seniora forskare och en tekniklektor samt fyra doktorander och en administratör. Flera ansökningar om forskningsbidrag för relevanta projekt ligger ute, och gruppen kan snabbt komma att utökas.

När grundfinansieringen, som var avgörande under uppbyggnadsfasen, upphörde hänvisades Human Factors till att söka forskningsmedel från traditionella forskningsfinansiärer och EU.

– Detta har visat sig vara ett problem eftersom näringen och EU:s projekt i huvudsak är tillämpade. Det innebär ofta svårigheter för doktoranden att hitta vetenskap till sin avhandling i projektet, och de riskerar att hamna i konflikt med vad projektet förväntar sig att de levererar. Det ger heller inte något utrymme för den viktiga grundforskningen, säger Monica Lundh, senior forskare på Human Factors.

Just bristen på medel för grundforskning, vars resultat ligger till grund för tillämpad



Monica Lundhs forskningsprojekt om ergonomi och säkerhet i maskinrum blev starten för forskningen inom Human Factor. Foto Jan-Olof Lyxell

forskning och i slutändan tillämpningar av forskningsresultat, är problematiskt speciellt för nya forskningsgrenar som Human Factors.

Innan Lighthouse och Human Factors startade hade inget nämnvärt forskningsarbete utförts inom den maritima arbetsmil-



Tekniklektor Henrik Pahlm förklarar och instruerar några studenter i maskinrumssimulatorens på Chalmers sjöingenjörsutbildning.

jö/human factors sektorn överhuvudtaget. Generellt är näringen relativt oakademisk och resultatnriktad och kan därför ha svårt att se och uppskatta värdet av akademisk kompetens och grundforskning.

– Det är viktigt att hitta en balans mellan grundforskning och tillämpad forskning. Om vi tittar på mer mogna industrier, till exempel flygindustrin så verkar den i symbios med grund- och tillämpad forskning vars resultat leder fram till praktiska tillämpningar. Därför är det viktigt att branschen inser värdet av en långsiktig akademisk förståelse som kan bidra till att skapa tillämpad forskning och praktiska lösningar utifrån resultaten av grundforskningen. Det långsiktiga målet är att kunna skapa konkurrensfördelar samt öka säkerheten och effektiviteten, säger Fredrik Forsman, doktorand och enhetschef på Human Factors.

### Taktik och timing

Även om många problem upplevs som självklara och enkla att åtgärda på frivillig väg lämnas en stor del levererade fakta och resultat utan åtgärd. Då återstår ändringar i regelverk inom till exempel IMO eller ändringar i lagstiftning.

I kontakterna med IMO har Transportstyrelsen ett stort ansvar, men det räcker inte med väl underbyggda resultat och underlag om de inte är synkroniserade med IMO:s processer. Mycket handlar alltså om taktik och timing vilket har gjort att Sjöbefälsföreningen valt att inte medverka i den svenska delegationen inom IMO utan istället har valt ITF och Internationella Befälhavareföreningen, IFSMA, som partners inom förändrings- och säkerhetsarbetet.

Pågående forskning inom Human Factors rör bland annat energioptimering utifrån operatörernas perspektiv där kunskap, erfarenhet och praktisk förmåga kan vara avgörande faktorer. Navigering i högt tempo och lagarbete i svåra förhållanden är ett annat forskningsprojekt där man vill förstå vad som gör att team fungerar under press i tidskritiska och/eller farliga situationer, eller där det krävs hög kompetens för att lösa uppgiften.

Autonoma fartyg, som diskuteras allt mer inom både forsknings- och redarkretsar, är ett område som Human Factors tittat på och räknar med att börja forska kring inom kort.

– Autonoma fartyg finns redan i olika sammanhang. När vi nu börjar inkludera människor, passagerare, produkter och samhällsnyttan kommer säkerheten att bli

den viktigaste funktionen, och att man kan lita på den och tekniken, säger Scott MacKinnon, professor på Human Factors.

Den strategiska planen för Human Factors från 2013 baseras på Tripple Helix-modellen, en samverkan mellan akademin, näringslivet och samhället i stort.

Generellt är utvecklingen inom sjöfartsnärings- och lagstiftningen reaktiv och drivs framåt av stora fartygsolyckor från *Titanic* till *Costa Concordia*. Istället borde näringen i nära samarbete med forskningsvärlden arbeta proaktivt, att inse och förstå utmaningarna för att kunna förutse

och förebygga olyckor och minska miljöpåverkan.

– Hela sjöfartsnärings- och komplicerade utmaningar som kräver ett tvärvetenskapligt angreppssätt där människan och den marina miljön är en central del. Det kräver en långsiktig plan för forskningsfinansiering inom både grund- och tillämpad forskning, och en lyhördhet mot branschens krav och utmaningar. Svensk sjöfart kommer sannolikt aldrig att vara det billigaste alternativet, men kan väl vara det bästa, säger Monica Lundh.

# Så gick det för Lighthouse

Lighthouse tog vid när Projekt Lighthouse avslutades 2016, men startade hösten 2014.

Åsa Burman rekryterades som verksamhetschef och leder arbetet att utveckla Lighthouse till ett nationellt maritimt kompetenscenter.

GÖTEBORG SEPTEMBER 2017

Då hade Åsa Burman många tankar och visioner kring den framtida verksamheten. En var att skapa en plattform för samarbete med ett strategiskt fokus på maritima frågor.

– Det har gått bra. Vi har en stabil plattform men det är många utmaningar inom sjöfarten och man måste urskilja vilka som är prioriterade. Tillsammans med våra partners har vi tagit fram tio områden som är viktiga. Tanken var att fokusera på några få, men tvärvetenskapligt är det alldeles för brett för att välja bort något. Vilka enskilda projekt som parterna väljer beror på inom vilka områden myndigheter och forskningsfinansiärer utlyser medel för, säger Åsa Burman.

En bredare ansats, att vidga sjöfarklustret och få med fler aktörer än Svensk Sjöfart, var en annan idé.

– Generellt tar de medverkande redarna ett unikt och långsiktigt ansvar. Genom förstudier och samverkan med akademien och andra aktörer vidgar vi

kretsen och får med allt fler i projektverksamheten. Vinnova finansierar nu ett projekt där SAAB och flera rederier och företag deltar. En annan studie resulterade i en ansökan där Caterpillar, Rolls Royce, flera akademier och institut kan delta utifrån Tripple Helix-modellen.

Har Lighthouse blivit det kompetenscenter som behövs för att förverkliga Tripple-Helixmodellen?

– Ja, det tycker jag. Trafikverket har utvärderat Lighthouse och upplever att vi har hög relevans och nytta och har lyckats bli en nationell plattform. Vi utvecklas hela tiden och hoppas kunna bredda ännu mer med fler teknikföretag, hamnar och rederier.

Hur fungerar finansieringen?

– Bra så här långt men vi söker ny finansiering nu. Redarna, vg-regionen, Trafikverket, Vinnova och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har finansierat så här långt. Nu har vi en ny ansökan inne, så vi får se hur det landar. Men med en positiv utvärdering i ryggen ser förutsättningarna bra ut, säger Åsa Burman.

# Fullt i Sjöfartsmontern

För 20:e gången var Sjöfartsmontern på den nyligen avslutade Bokmässan i Göteborg en samlingspunkt för den svenska sjöfartskulturen. Bakom montern står Sjöfartens Kultursällskap. Sjöbefälsföreningen är en av medlemsorganisationerna.

– Att den svenska sjöfartsnäringen deltar år efter år i satsningen på att visa upp sjöfartskulturens stora bredd är verkligen glädjande, säger kultursällskapets ordförande Berit Blomqvist. *TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON*

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2017

Vid flera programpunkter var det helt fullt med besökare i montern, berättar Berit.

Det gällde exempelvis när den brittiske forskaren David Parry höll ett intressant och uppskattat föredrag på temat "A Baltic Escape", om hur 87 brittiska fartyg tack vare svenskt stöd lyckades undvika en inringning av tyska krigsfartyg under första världskriget.

Massor av folk samlades som vanligt också vid en av de verkliga höjdpunkterna i Sjöfartsmontern varje år, utdelningen av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris. Ett pris som denna gång gick till sjöfartsjournalisten och författaren Linda Sundgren.

## Överväldigad och stolt

– Jag är överväldigad och stolt över att få litteraturpriset, säger Linda. När jag fick besked om att jag tilldelats priset var det först nästan svårt att ta in.

I mer än 20 år har Linda arbetat som journalist med inriktning främst på sjöfart, bland annat i Sjöbefälen.

– Mitt första jobb om sjöfart var ett reportage för Nautisk Tidskrift från fartyget *Solöga*. Därefter har jag under åren medverkat i samtliga sjöfartstidningar.

Linda Sundgren har också från 2004 varit redaktör för Sjöfartens Arbetsmiljö-nämnds kvartalstidskrift SAN-Nytt. Inför dåvarande Fartygsbefälsföreningens 100-årsjubileum 2007 skrev hon boken "100 år i sjöbefälens tjänst".

– Sjöfarten har följt och fascinerat mig under många år, förklarar Linda. Inte minst är det intressant att följa utveckling-

en kring arbetsmiljön till sjöss. Jag upplever att säkerhetstänkandet är betydligt högre idag jämfört med när jag gjorde de första numren av SAN-Nytt. Regelverket har även skärpts vilket bidrar till en bättre arbetsmiljö till sjöss.

Förra året debuterade Linda Sundgren som skönlitterär författare med kriminalromanen "Ondska utan offer" som utspelas i och kring Vaxholm. Hon följde i år upp deckardebuten med "I dödens tjänst".

– Jag har länge drömt om att skriva deckare, säger Linda. Nu har jag blivit rejält fast i denna form av skrivande och håller på med del tre i serien. Några förebilder jag har bland krimförfattare är svenskorna Viveca Sten och Anna Jansson, dansken Adler Olsen och norrmannen Jon Nesbø.

Trots den mördande konkurrensen i genren har Linda fått ett positivt mottagande för sina deckare och har under



Vid flera programpunkter var det helt fullt i Sjöfartsmontern.

hösten legat högt på listan över Storytells mest lyssnade ljudböcker.

*Hoppas du kunna gå över på heltid som deckarförfattare?*

– Nej, journalistiken tänker jag inte lämna. Jag hoppas kunna fortsätta göra reportage om sjöfarten i många år till.

*Har du några tankar på vad du vill göra med priset på 20 000 kronor?*

– Ja, jag har bestämt mig för att göra en resa tillsammans med mina barn nästa år, svarar litteraturpristagaren Linda Sundgren.

## Många nya böcker

Ovanligt många nya böcker presenterades i sjöfartsmontern denna gång. Det var bland annat en bok om Skeppsbron i Göteborg, en historik om färjerederiet Lion Ferry, "Dödens roulette" som beskriver svenska fartyg i allierad charter under andra världskriget och "Drömmen om ett bättre liv" om situationen för migrantarbetare, bland annat fiskare, i Sydostasien.

"Gula båtar och nya perspektiv" som presenterades av bokens författare Anders Wällhed och Mikael Hinnerson, sjösäkerhetsansvarig på Sjöräddningssällskapet, skildrar sällskapets första 110 år. Mycket i denna bok kretsar kring sällskapets uppmärksammade hjälpinsatser i Medelhavet för att rädda flyktingar för ett par år sedan. Hinnerson, som själv deltog i hjälpinsatserna, berättade att mer än 2 000 flyktingar kunde räddas från att drunkna genom de svenska insatserna.

– Vårt program visar verkligen hur levande sjöfartskulturen fortfarande är, framhåller Berit Blomqvist. Sjöfartsmontern har blivit en naturlig samlingsplats på bokmässan för alla som har minsta lilla intresse av sjöfart.

## Temaprogram om Ove Allansson

För andra gången hedrades sjöfolkets stora författare Ove Allansson under lördagen med flera programpunkter. Temat kring Allansson kretsade i år kring hans debutroman "Resan till Honduras" som kom ut för 50 år sedan.

Skådespelaren Ulf Dohlsten läste avsnitt ur Oves debutbok och Anders Wällhed berättade personligt om vänskapen och samarbetet med Ove. Musikgruppen KAL



Berit Blomqvist, ordförande i Sjöfartens Kultursällskap, tycker att sjöfartsmotorn har blivit en naturlig samlingsplats.



Musikern Bosse Andersson från musikgruppen KAL som underhöll både musikaliskt och ansvarade för ljudet under programinslagen.



Här bild på skådespelaren Ulf Dohlsten som läser ur Ove Allanssons debutroman Resan till Honduras som kom ut 1967.



Författaren och journalisten Linda Sundgren vann Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris.

framförde flera av Allanssons och Wällheds moderna sjömansvisor. SEKO:s tidigare vice ordförande Thomas Abrahamsson informerade om Ove Allansson-sällskapet som bildades 2016, en kort tid efter det att Ove Allansson avled.

Årets bokmässan kom tidigt att domineras kring en debatt om bojkott eller inte på grund av att en högerextrem tidskrift medverkade på mässan. Styrelsen för Sjöfartens Kultursällskap hade uppe bojkottfrågan vid ett möte men kom fram till att medverka även i år.

### Fel låta extremister styra vårt beslut

– Det skulle ha känts fel att låta en extrem tidning, som troligen de flesta innan

debatten aldrig hört talas om, styra vårt beslut, säger Lennart Fougelberg, chef för bokförlaget Breakwater Publishing som är specialinriktat på sjöfartslitteratur. Han är också vice ordförande i Sjöfartens Kultursällskap och var med och bildade sällskapet.

– Olyckligt var också massmedias fixering vid den demonstration som nazister planerade att hålla nära mässan på lördagen. Glädjande nog blev denna demonstration ett stort fiasko men den bidrog tveklöst till att bokmässan i år tappade 35 procent av besökarna på lördagen i år jämfört med förra året.

– Trots stöket inför mässan blev slutresultatet för oss som står bakom sjöfarts-

motorn mycket bra, framhåller Lennart Fougelberg. Försäljningen i motorn överträffade tidigare år och hela tiden var det en ständig ström av besökare. Sjöfartens Kultursällskap har verkligen lyckats samla hela sjöfartsnäringen och har säkerligen genom sin verksamhet bidragit till ett positivt samtalsklimat. För Sjöfartens Kultursällskap är bokmässan ett perfekt tillfälle att visa upp Sveriges fortfarande mycket spännande sjöfartskultur.

Nästa bokmässan i Göteborg äger rum den 27–30 september 2018. Sjöbefälen kan avslöja att Sjöfartens Kultursällskap redan har anmält sitt deltagande till denna mässan med en monter på samma plats som i år. **L J**

# To mix research experience

**In the early 2000s there was a need to reorganize, update and make the educations of maritime officers in Gothenburg more academic. The idea was to gather them in the same place as the shipbuilders, who had a lot of research experience, and thereby create a strong unit.**

ÖVERSÄTTNING CURT ISACSSON

The work resulted in a ten year project, Project Lighthouse at Lindholmen, between 2006 and 2016, and was the start of scientific research in the merchant fleet through the research groups Human Factors and The Environmental Group.

Professor Olle Rutgersson came to Chalmers from The Royal Institute of Technology (KTH) in Stockholm in 2002, with a research project about passenger safety.

– I had an idea to gather the educations of maritime officers and engineers together with the education of shipbuilders, who had a lot of research experience. The reason for this was partly to create a strong unit, which could attract research resources, and partly to mix them with new groups. These thoughts were the beginning of Lighthouse, says Olle Rutgersson, today Professor Emeritus.

But, not until 2005 did all participants agree about the advantages to have the three educations in the same place and cooperate. The Swedish Shipowners' Association and Stena were interested and also thought there were advantages to engage the School of Business, Economics and Law in the plans for a Chalmers Lighthouse.

– With basic funding from the Swedish Shipowners' Association, Stena, Vinnova and Region Västra Götaland we started Lighthouse in 2006. There was strong support for a human factors and environmental group within Lighthouse after the shipwreck of Estonia, which had put focus on maritime safety, says Olle Rutgersson.

Margareta Lützhöft was recruited from The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) in Linköping after presenting her doctoral dissertation in December 2004. She would build a research group within "human techno-

logy", guide research students and involve the teachers in the research.

– There were two doctoral students at Lighthouse when I came, and I started roughly with a blank paper to build a research group by travelling, networking and building platforms for cooperation, says Margareta Lützhöft.

Between 2006 and 2011 several doctoral students with their background in shipping were recruited and senior researchers were employed as instructors.

The work of the doctoral students has resulted in ten licentiate theses, four doctoral theses and three further researchers are ready to graduate soon.

– I am incredibly proud of the research students and our new researchers. We were unique in the whole world with so many experienced researchers with knowledge of shipping. I had the privilege to make research on issues which were close to heart for me: Human factors in shipping, communication within and around the ships and the design of ships/working environment, says Margareta Lützhöft, who today is head of research at the University of Tasmania.

In 2009 Joakim Dahlman, Doctor of Medicine, was involved in the group.

– With my background in clinical and applied medical research I was a bit odd. At the same time it is one of the strengths of Chalmers to cooperate with other disciplines than the traditional engineering sciences, says Joakim Dahlman.

The contribution from the industry was important to build up the research at Lighthouse. The Swedish Shipowners' Association and Stena contributed each with SEK 5 million every year over a ten year period; SEK 7 million to Lighthouse and SEK 3 million to the School of Business, Economics and Law.

The needs of the industry are mainly in

applied research, which has advantages and disadvantages. The advantage is to work directly with "the customer", who has a real need for research results. The disadvantage is that this is at the expense of basic research, whose results are the basis for applied research.

– The maritime officers are educated to run ships, the doctoral students to be researchers. When the research fields of the doctoral students are integrated in the education a unique and world leading shipping education is built, where the knowledge later is brought back from the ships to continued research, says Joakim Dahlman.

Margareta Lützhöft continued to build up the department and attract research money and doctoral students.

– There was a lot of networking and persuasion and a number of strong supporters within the industry that were important to consolidate the group. There were problems with technology and procedures, which the industry not had succeeded to solve and we were able to cooperate about this in a good way, says Margareta Lützhöft.

Chalmers is probably still alone in the world to have maritime officers- and ship building educations connected to research within human factors and environment, which has given the institution weight and width.

When Olle Rutgersson finished as head of the institution in the autumn of 2011, Lighthouse was a national concern with tentacles reaching out in the world through their doctoral students and researchers. In 2015 the basic funding gradually diminished and in 2016 Lighthouse ceased to exist in its original form.

The SEK 100 million that were invested in Lighthouse have according to estimations generated education and research projects to the value of SEK 500 million. At the same time research in human factors, environment and energy has been developed and given industry scientific support for its decisions.

This is a translation of the article  
on page 22–27.



Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår hemsida, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). För fjällstugorna lottas veckorna 50–52 och 1–16. Lottningen för vintern 2017-2018 är nu klar och alla som anmält intresse har meddelats. Lediga veckor finns på hemsidan.



### TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för 8 personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	5 000 kr
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 kr



### SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



### STOCKHOLM, HÄGERSTEN

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

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

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



### IDRE

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

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

#### Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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





## Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

## Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

### Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson  
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

### Redaktör/informatör

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldraledig)

### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

### Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

### Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Sherly Joseph – 08-518 356 75

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Lokka – 08-518 356 80

### Expeditionen i Stockholm

Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress Sankt Eriksgatan 26, 4 tr.

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

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

Internetadress

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

Bankgiro 332-1478

### Expeditionen i Göteborg

Kungsporsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

### Wavelink Försäkringsförmedlare

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

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

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

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

## Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och meddela detta!

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

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

eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform

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

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

## BLI MEDLEM!

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

### AKTIVT MEDELSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

### PASSIVT MEDELSKAP

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

### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

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

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**A P MØLLER-MÆRSK**

Johan Juhlin (kont p), 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 (kont p), 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 (kont p), 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 (kont p), Brukskogsvägen 16, 178 92 ADELSÖ  
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com  
Per Ringbom (kont p), Fleringe Hau 647, 624 60 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@ektiv.nu

**FLOATEL ENDURANCE**

Micael Larsson  
e-post sbfendurance@gmail.com

**FLOATEL SUPERIOR**

Anders Uller  
e-post sbfsuperior@gmail.com

**FLOATEL VICTORY**

Patrik Sundquist  
e-post sbfvictory@gmail.com

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

Erling Borg, Solumshamn 237, 871 66 Härnösand  
Arbetstelefon 072-713 01 79, e-post erling.borg@trafikverket.se

**GOTA NETSS**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

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

**LULEÅ BOGSEBÅT**

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

**NMM RORO**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

Johnny Karlsson (kont p), 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**

Jesper Långren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS  
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Håkan Björk (kont p),  
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 Långren (kont p), Snödropsgränd 6, 194 68 UPPLANDS  
VÄSBY, tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

**STRÖMMA**

Thomas Ravald (kont p), Ervallakroken 23 n b, 124 66 BANDHAGEN  
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravald@hotmail.com

**STYRSÖBOLAGET**

Bengt Gollungberg, Vildkaprifolen 9, 423 33 TORSLANDA  
tel 031-56 33 53, 0707-34 71 80, e-post bengt.go@spray.se

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

**WALLENIS**

Henry Bromée, Betesvägen 56, 247 51 DALBY  
tel 046-20 17 94, e-post henry.brome@telia.com

**VIKING LINE**

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

**ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK**

Patrik Norgren (kont p), Fjären, 893 99 ULVÖHAMN  
tel 0660-22 40 24

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

Ida Wikström, L indholmsallén 29, 417 53 GÖTEBORG  
tel 0738-04 89 00, e-post idawik@student.chalmers.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

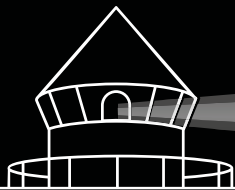
Johan Sjöstrand, Djurängsvägen 72B, 393 54 KALMAR  
tel 0705-73 90 80, e-post j.sjostrand@me.com

**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.







knowledge • safety • security



Öckerö Maritime Center

# Vi utbildar yrkessjöfarten!

- SÄKERHETSUTBILDNING för inre fart
- BASIC SAFETY (grundkurs eller refresh)
- BASIC SAFETY & AFF (refresh kombinerad)
- BASIC, AFF, MFA & LIVBÅT (refresh kombinerad)
- FAST RESCUE BOAT (grundkurs eller refresh)

ÖMC är en ideell förening som genom åren vuxit till att bli Sveriges störta utbildare när det gäller certifierade säkerhetsutbildningar inom sjöfarten.

ÖCKERÖ – GÖTEBORG



RINDÖ – STOCKHOLM



Boka kurs på:

**[sjosakerhet.nu](http://sjosakerhet.nu)**

Kontakta oss:

Växel: +46(0)31 – 97 65 90 • E-post: [info@omc.nu](mailto:info@omc.nu)  
Adress: Björnhuvudsvägen 45, Box 1088, 475 22 ÖCKERÖ