

SÖMN OCH ARBETSTID Rapporter larmar om osund arbetspress

sjöbefälen

№ 3 2026

Facklig tidskrift av
Sjöbefälsföreningen



NYHET

Bättre navigering
med nya sjökort

REPORTAGE

Följ med ombord
på R/V Skagerak

NU OCH DÅ

Billman skildrade
livet till sjöss

A man with a beard, wearing a red fire helmet with a clear visor and a red fire jacket with reflective stripes, looking to the right. The background is a red fire truck.

**Ibland får vi
ge oss av direkt**

Charlie Andreasson är sök- och räddningsledare på Ocean Viking

Återhämtning är ingen lyx – det är en förutsättning

Med det här numret möter ni Sjöbefälen i ny kostym. Vi har uppdaterat layouten och fyllt tidningen med flera nya och nygamla inslag, med ambitionen att göra innehållet ännu mer relevant för er som läser. Bland annat gör Fråga Ombudsmannen comeback, där vi åter ger utrymme för era frågor om till exempel arbetsrätt och arbetsmiljö till sjöss. Vi riktar också blicken mot er vardag med inslag som beskriver arbetslivet. Vi hoppas att ni ska uppskatta förändringarna och att de ska bidra till ökad igenkänning och ett ännu större engagemang.

Temat i detta nummer är sömn och arbetstid. Min hållning är glasklar; återhämtning är en grundläggande förutsättning för att kunna utföra ett säkert, professionellt och hållbart arbete till sjöss. Trötthet till sjöss är inte ett individuellt misslyckande, det är ett systemfel. Den bild som framträder i forskning och vittnesmålen från våra medlemmar är tydlig: sömnbrist och bristande återhämtning leder till försämrad uppmärksamhet, sämre omdöme och ökad olycksrisk. Ändå fortsätter vi att organisera arbetet som om människokroppen vore oändligt anpassningsbar. Fler i besättningen och bättre möjligheter till vila kostar – ja. Men kostnaden för utmattad personal med ökade sjukskrivningar, misstag, olyckor och en tilltagande personalflykt som följd är betydligt större. Därför måste arbetsgivare se utvilad personal som den investering det faktiskt är.

Det går inte att undvika att reflektera något över vår oroliga omvärld. I skuggan av rubriker om oljeflöden, fraktpriser och geopolitik sitter omkring 20 000 sjömän fast i Hormuzsundet, instängda på sina fartyg i vad som i praktiken är en krigszon. Rädslan, ovissheten och den psykiska pressen av att vara fångad till sjöss utan möjlighet att lämna sitt arbete kan vi knappt föreställa oss i vår del av världen, och det är viktigt att även den bilden får plats i nyhetsbevakningen. För oss är detta inte en abstrakt utveckling. Vi följer situationen noggrant och agerar utifrån det som sker, bland annat genom att förnya krigsrisksavtalet för att stärka skyddet för våra medlemmar när säkerhetsläget försämras. I dagsläget har vi inga indikationer på att svenska sjömän befinner sig i området, men det minskar inte allvaret i det som nu pågår.

Parallellt fylls nyhetsflödet av diskussioner om skuggflottan och medan debatten om flaggstatus rasar och världshandeln dissekteras i spalterna riskerar de som faktiskt arbetar ombord att försvinna ur bilden. På dessa fartyg råder ofta hårda villkor, där besättningar hålls i ovisshet om både last, destination och sina egna rättigheter. Det är en tyst verklighet präglad av osäkerhet och exploatering. När konflikter rasar och regelverk kringgås får vi inte glömma de som bär handeln på sina axlar – sjömännen är inga kuggar i ett system, de är människor.

Peter Hellberg, VD, Sjöbefälsföreningen

Aktuella datum

► **7 maj** är det Stiftelsen Sveriges Sjömanshus årliga belöningshögtid, där fiffiga sjömän och kvinnor prisas för insatser som bidrar till ökad trivsel och förbättrad arbetsmiljö.

► **2 juni** samlas Sjöbefälsföreningens styrelse för årets andra styrelsemöte. Där diskuteras föreningens inriktning, prioriterade aktiviteter och hållning i viktiga frågor.

► **23 juni** arrangerar vi ett seminarium i Almedalen med fokus på kompetensförsörjning. Samtliga seminarier från Maritim Mötesplats kan följas på Maritimt Forums youtubekanal.



10



Foto: Anthony Jean/SOS Mediterranee

Läs om Charlie Andreasson, sök- och räddningsledare på Ocean Viking på sid. 10



Foto: Agneta Slonawski

Torsten Billman illustrerade sjöfolkets hårda villkor och vardagen ombord.

”Det är en känsla jag vill förmedla”

Peter Barthelsson, sid 15

Nyheter

- 4 Bättre navigering med nya sjökort
- 6 Flest arbetsskador på däcksavdelningen
- 8 Större intresse än väntat för mässan

Intervju

- 10 Charlie Andreasson: ”Flyktkrisen på Medelhavet är inte över”

Reportage

- 14 Följ med ombord på R/V Skagerak

Tema

- 20 Sömn och arbetstid
- 22 Rapport larmar om osund arbetspress
- 26 Wessel van Leeuwen: Aktiv avkoppling stärker återhämtningen
- 27 Göran Kecklund: Våga prata om sömnbrist och trötthet

Nu & då

- 28 Billman skildrade livet till sjöss
- 29 Bokrecension: Det stora blå

Arbetsliv

- 30 Ögonblicket
- 31 Krönika: Det är en del av livet att ta dåliga beslut
- 31 Fråga Ombudsmannen

In English

- 32 Report warns of unhealthy pressure at work

Sjöbefälén är utgiven av Sjöbefälsföreningen. Tidningen utkommer med åtta nummer per år.

Prenumeration: 350 kr/år inkl moms, Årgång 15, Utgivningsdag 11 maj 2026

Ansvarig utgivare: Peter Hellberg

Redaktör och ställföreträdande ansvarig utgivare: Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout: Redaktören, Spektra Design och Trydells

Adress: Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress: Flygfältsgatan 8 B

Telefon: 08-518 356 00

E-post: sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro: 332-1478 ISSN: 2001-3604

Tryck: Trydells Tryckeri AB, Laholm 2026

Annonser: Maria Lindberg, 0950-40 29 41 maria.lindberg@vkmedia.se

Omslag: Charlie Andreasson, Foto: Anthony Jean
TS-kontrollerad upplaga: 5 600 ex
Medlem i Sveriges Tidskrifter





Bättre navigering med nya sjökort

Den nya standarden för digitala sjökort innehåller bland annat detaljerad djupdata och information om ytvattenströmmar. Från den 1 januari 2029 ska alla nybyggda fartyg vara utrustade med den nya sjökortsstandard S-100.

Text: Linda Sundgren Foto: iStock

De elektroniska sjökorten i ecdis, som introducerades på 1990-talet, är på väg att ersättas av en mer dynamisk sjökortsstandard kallad S-100. Under flera decennier har det internationella standardiseringsorganet IHO (International hydrographic organization), verkat för att utveckla de elektroniska sjökorten och nu finns alltså en ny standard redo att tas i bruk. De nya sjökorten införs

globalt, men det pågår flera regionala samarbeten runt om i världen för att lösa implementeringen. Samarbetet runt Östersjön leds av Sjöfartsverket.

– Dagens ecdis är i princip en digital version av ett papperssjökort, med enda skillnaden att du också kan se ditt eget fartygs position, säger Magnus Wallhagen på Sjöfartsverket. Den nya standarden innehåller betydligt mer

data och är mer dynamisk. Det är som att gå från en knapptelefon till en smartphone, det är ett helt nytt tänk.

S-100-standard kommer att kunna visa betydligt mer information än dagens system, vilket ska göra navigationen säkrare, miljövänligare och mer effektiv. Utöver traditionell sjökortsdata tillhandahålls även information om vattenstånd, ytvattenströmmar, vindar och havsbottenarnas geografi.

– Vet du exakt hur mycket vatten du har under kölen kommer du förmodligen att kunna lasta lite mer och en till två decimeter extra djupgående på ett oljefartyg eller containerfartyg gör ganska mycket för ekonomin. Du kommer också kunna minska bunkerförbrukningen genom att veta hur ytvattenströmmarna rör sig och anpassa körningen efter det, säger Magnus Wallhagen.

Informationen i S-100-standard kommer att bli mer visuell med bland annat djupdata med möjlighet till



”Det är som att gå från en knapptelefon till en smartphone”

Magnus Wallhagen Foto: Niclas Fasth

3D-liknande vyer i färg. Det nya systemet ska också bättre kunna stå emot cyberattacker och annan yttre påverkan, säger Magnus Wallhagen.

– Gamla eccdis frystes för förändringar runt millennieskiftet och att inte kunna göra förändringar kopplat till cybersäkerhet är inte alls bra. Med den nya standarden kommer man att kunna ändra och bygga på säkerheten vartefter behoven uppstår.

Den nya sjökortsstandard har testats hos Rise SSPA maritime center och i navigationssimulator hos Satakunta university of applied sciences i Finland. Utrustningen har även testkörts ombord på ropax-färjan M/S Aurora

Botnia som går i trafik mellan Umeå och Wasa. Robert Rylander är forskare och sjökaptan vid forskningsinstitutet Rise. Han har deltagit i testerna av S-100-standarden.

– Ruttplanering har varit i fokus under våra tester. Många av de befäl som deltagit säger att om de haft det här systemet när de seglade hade de kunnat använda ytvattenströmmarna för att minska bränsleförbrukningen och kanske tagit lite mer last, säger Robert Rylander.

Men en ny sjökortsstandard innebär också nya risker.

– De som har testat systemet tycker att informationsmängden kan bli för stor, och det har vi tagit till oss. Kanske

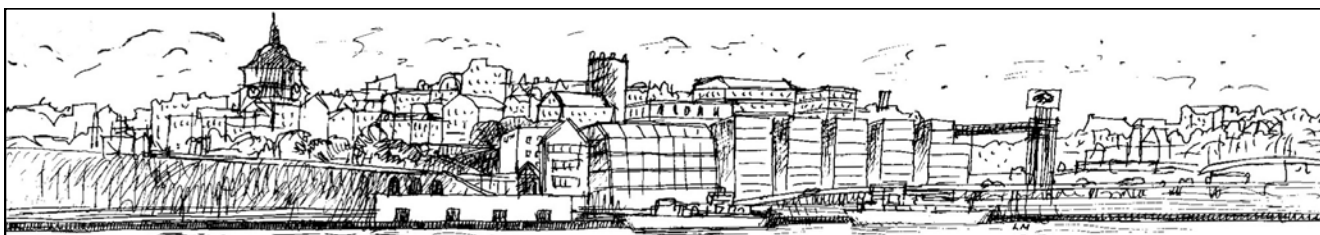
behöver du inte superdetaljerad djupdata för att kunna fatta bra beslut, utan att det räcker med lite mer utzoomad information, säger Magnus Wallhagen.

Den nya standarden medför också behov av förändringar i utbildningen på eccdis. IMO (International maritime organization) har startat en översyn av eccdis model course, utifrån S-100-standarden.

– Det kommer garanterat bli förändringar i sjöbefälsutbildningarna utifrån det här. Vi har sökt medel för ett nytt projekt kopplat till det, säger Magnus Wallhagen.

Den nya sjökortsstandard blir krav på nybyggda fartyg från den 1 januari 2029. Redan nu finns vissa moduler av den nya standarden på marknaden, men än så länge saknas mjukvaran för att använda dem ombord.

– Typgodkända eccdis kommer först 2028, men enklare navigationssystem som inte faller under IMO Solas carriage requirements finns redan idag. Exempelvis portable pilot units som lotsar använder, säger Magnus Wallhagen.



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 klubben@katarinasjofartsklubb.com - **www**.katarinasjofartsklubb.com

Du hittar oss även på facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb

Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten vänster om Sjöfartshotellens entré - **Hotellbokning** 08-517 349 00



Foto: Lakeway Link

Lakeway Link stoppar linjetrafik

Rederiet Lakeway Link pausar sin reguljära linjetrafik mellan Södertälje och Gdynia från och med den 15 maj.

Beslutet fattas mot bakgrund av den försenade ombyggnaden av Södertälje sluss, som fortsatt begränsar tillgången till Mälaren och därmed till en strategiskt viktig kundbas i Mälardalen, det meddelar rederiet i ett pressmeddelande.

Lakeway Link, som ägs gemensamt av Wallenius Lines och Greencarrier, uppger samtidigt att efterfrågan på tonnage fortsatt är stark och man tittar nu på alternativa lösningar, till exempel en eventuell charter av de båda fartygen Lakeway Link och Lakeway Express. Besättningarna, som är anställda genom Wallenius Marine, påverkas inte av förändringen i detta läge och det kommer inte att uppstå någon arbetsbrist till följd av förändringarna.

Ombyggnaden av Södertälje sluss var ursprungligen planerad att stå klar 2026, men har på grund av projektets komplexitet försenats och beräknas nu vara färdig tidigast 2028.

Malin Persson



Flest arbetsskador på däcksavdelningen

Under 2025 rapporterades närmare 600 händelser inom yrkessjöfarten, enligt preliminära siffror från Transportstyrelsen. Av de situationer som ledde till personskador skedde majoriteten inom däcksavdelningen. Flera av dem var mycket allvarliga med bland annat två dödsfall.

Text: Linda Sundgren Foto: Privat

På Transportstyrelsen har man under flera år arbetat för att öka fartygens rapportering av olyckor, tillbud och avvikelser. Under 2025 inkom ett 30-tal färre rapporter än året innan, men i det längre perspektivet syns en tydlig uppgång i rapporteringen.

– De senaste tio åren har det skett en fördubbling av antalet rapporter och det är positivt, säger Patrik Jönsson, haverikoordinator på Transportstyrelsen. Rapporterna är viktiga, både för oss som myndighet och för enskilda rederier och fartyg som kan lära av det inträffade.

I samband med händelserna 2025 har 102 sjömän skadats. Av dem arbetade 58 på däcksavdelningen, 17 inom internturen och 14 i maskinavdelningen. Bland de övriga 13 skadade dominerar extern servicepersonal som varit ombord för enstaka uppdrag. Av de skadade bedömdes 39 som allvarliga skador och inom handelssjöfarten omkom två matrosar. En av dem förolyckades när en bogserbåt förläste utanför Piteå i

början av juni. Den andre föll överbord från ett utländskt fartyg i samband med att en kombinationslejdare riggades när lotsen skulle lämna fartyget.

En annan allvarlig olycka inträffade vid ett hamnanlöp. Ett försprång hade fastnat mellan skrovsidan och en av fendrarna på kajen. Medan befälhavaren på bryggan beordrade att trycket mot kajen skulle lätta genom att de två assisterande bogserbåtarna backade, tittade tredjestyrman ut över skeppssidan. När springet släppte slungades det upp mot fartyget och träffade styrmannen rakt i ansiktet. Skadorna blev allvarliga och han fördes till sjukhus med helikopter för operation.

– Förtöjningsolyckor är något vi ser till och från, och många gånger blir utgången mycket allvarlig. Snapbackzoner ska vara markerade som en del i riskhanteringen och markeringarna måste respekteras. Däremot är det inte alltid självklart var man ska stå för att inte hamna innanför en snapbackzone. Det beror på hur förtöjningsstationen är utformad, säger Patrik Jönsson.

I maskinavdelningen är klämskador relativt vanliga medan intendenturen oftare drabbas av halk- och skärskador. Patrik Jönsson säger att det finns mycket som skulle kunna göras ombord för att minska risken för skador. Inte minst genom att följa de lagar och regler som finns om att arbeta systematiskt med arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor och hålla dokumenten levande.

- Ibland kommer våra inspektörer ombord på fartyg där riskbedömning-

arna är 15, 20 år gamla. De kanske gjordes i samband med att fartyget togs över, och har inte uppdaterats sedan dess. Det här ser vi i alla sorters fartyg, från det minsta tonnaget till våra stora Solasfartyg, säger Patrik Jönsson.

Transportstyrelsens händelsestatistik omfattar svensktrollerade fartyg och utländska fartyg på svenska farvatten. Majoriteten av rapporterna kommer från svensktrollerade fartyg.

Insändare

Läser i nummer 2 av Sjöbefälen, intervju av infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. Artikeln väcker minnet när vi tidigare hade Kristdemokratisk minister som hade handelsflottan på sitt bord.

När Mats Odell (KD) var kommunikationsminister, åren 1991 - 1994, la han en proposition (Ds 1992:21). Lagändringen innebar att anställda i svenska handelsflottan ej längre fick någon vilodag. 1919 års Sjöarbetstidslag, som likt många andra lagar hade ett ursprung i kristna värderingar, skulle ej längre gälla för anställda i svenska handelsflottan. Denna 1919 års lag, tillät inte annat arbete på helger, än vad som krävdes för fartygets drift. Underhållsarbete som rostknackning, målning, service av maskiner och liknade fick ej utföras på söndagar och helgdagar.

Det tredje av Guds bud, tyckte KD inte skulle gälla sjömännen. Inte heller att vi skulle få, vad som numera, kallas återhämtning. Sjömanskyrkor-nas präster och annan personal blev mycket förvånade över att vi sjömän enligt svensk lag, ej längre tilläts besöka kyrkorna att fira Gudstjänst eller läsa tidningar och ta en fika på helger. Att lagen hade ett Kristdemokratiskt ursprung gjorde förvåningen än större.

Svenska kyrkan, som vid tiden var statskyrka, lät förändringen passera. I vart fall var lagändringen känd bland sjömansprästerna, som då löd under ärkestiftet. Än mindre brydde sig Pingströrelsen, där Mats Odell deltog. Åke Nyholm, pensionerad sjöman.

71

procent fler har valt sjöingenjörsprogrammet på Chalmers som förstaval jämfört med 2025. Liknande tendenser syns på samtliga av högskolornas sjöfartsprogram. Det visar siffror från Universitets- och högskole-rådet inför höstterminen.

Ny statsisbrytare är beställd

Sjöfartsverket har nu, efter en lång upphandlingsprocess, tecknat avtal med det sydkoreanska varvet HD Hyundai Heavy Industries gällande byggandet av en ny statsisbrytare, meddelar Sjöfartsverket i ett pressmeddelande. Kontraktet skrevs under av Sjöfartsverkets generaldirektör Erik Eklund vid en ceremoni på Sjöhistoriska museet i Stockholm den 23 april. Den nya isbrytaren har beräknad leverans under 2029.

Malin Persson

BERGAFLEX

For clear visibility without reflections

Market leading products built on long experience and made to the highest quality standards.

info@bergaflex.com bergaflex.com



Större intresse än väntat för mässan

Bakom ett lyckat Career Event ligger månader av planering. Årets projektledare Yasmin Mahmood Ibrahim berättar om utmaningarna med att leda ett stort projekt vid sidan av studierna och varför det är viktigt att ha ett bra team bakom sig.

Text och foto: Madeleine Fagerström

Studentmässan Career Event på Sjöfartshögskolan i Kalmar är varje år en populär mötesplats för studenter och företag. Projektgruppen lägger mycket tid på planeringen och enligt Yasmin har dagen gått precis enligt plan.

– Det har gått strålande! Allt har varit under kontroll, jag har ett team där ute som verkligen gör sitt jobb ordentligt, säger hon.

Förberedelserna inför mässan har pågått parallellt med studierna, vilket stundtals varit en utmaning.

– Det har pendlat upp och ner, men till slut fick vi ihop det. Ibland har man fått trycka in möten mellan tentaplugg och simulatorkörning, men annars tycker jag att det har gått jättebra. Den största utmaningen med projektledarrollen har varit mellan mig och mig

själv. Att våga lita på att jag klarar av uppgiften.

När Yasmin får frågan om vad hon är mest nöjd med är svaret tydligt.

– Mitt team. Utan dem vet jag inte hur den här dagen hade gått. Och såklart är jag också väldigt glad över alla utställare som valt att vara här.

Intresset från utställarna har varit större än Yasmin förväntade sig i år.

– Det var färre studenter på mässan förra året så vi var oroliga för avbokningar, men i stället har vi en extra utställare jämfört med förra året.

Årets projektgrupp har dessutom valt att göra flera förändringar jämfört med tidigare år för att sätta sin egen prägel på eventet.

– Vi har bland annat ändrat designen, var studenterna kommer in på mässan och hur utställarna är placerade. Företag med liknande verksamhet har fått stå nära varandra för att kunna prata och utbyta erfarenheter.

Yasmin går fjärde året på Sjöingenjörsprogrammet och tar examen i sommar. Hon har redan börjat söka jobb och har varit på ett par intervjuer, nu väntar hon bara på svar. Valet att studera till sjöingenjör kom efter att hon upptäckte sjöfarten på en mäsas.

– Jag visste inte riktigt vad jag ville göra efter gymnasiet. Min familj ville att jag skulle läsa till läkare men jag kände inte riktigt att det var min grej. Sen stötte jag på sjöfarten på en mäsas och där blev jag verkligen intresserad. Jag tyckte att det lät annorlunda och därför valde jag det. Min familj är chockad över mitt val än idag. Men jag tror verkligen inte att jag hade upplevt så här många saker eller känt så många känslor om jag pluggat till läkare, så jag är hundra procent nöjd!

Till nästa års projektgrupp har hon ett tydligt råd:

– Välj teamet ordentligt. Välj ett team som förenklar arbetet för det här är ett lagarbete, det är inte ett individuellt jobb. Och jag hade verkligen tur med min projektgrupp.

Klubbordförande- konferens med framtidens frågor på agendan

I slutet av mars samlades ett tjugotal förtroendevalda till Sjöbefälsföreningens årliga klubbordförande-konferens, där aktuella fackliga frågor stod i centrum.

Under två intensiva dagar varvades föreläsningar och diskussioner med tid för nätverkande och erfarenhetsutbyte mellan deltagarna samt möjlighet att lyfta lokala frågor direkt med förbundets ombudsmän.

Konferensen inleddes med en genomgång av aktuella arbetsrättsliga domar, där förbundsjurist Sandra Stens gav deltagarna fördjupad kunskap om arbetsdomstolens praxis och vilka slutsatser som kan dras för det lokala fackliga arbetet. Därefter följde ett pass om förhandlingsteknik, där Lennart Jonsson delade med sig av konkreta råd kring förberedelser, genomförande och uppföljning av lokala förhandlingar.

Avtalsrörelsen fick också stort utrymme.

Ombudsmännen Johan Marzelius och Hannes Kätterer summerade 2025 års avtalsrörelse och blickade framåt mot kommande förhandlingar. Deltagarna fick möjlighet att diskutera både gemensamma utmaningar och lokala förutsättningar.

Den andra dagen fokuserade bland annat på rekrytering, där Sveriges Ingenjörer delade med sig av arbetsätt och metoder för att stärka det fackliga engagemanget. Konferensen avslutades med pass om jämställdhet och arbetsmiljö samt ett block med föreningsinformation, där aktuella frågor inom Sjöbefälsföreningen stod i fokus.

– Jag uppskattade verkligen konferensen. Vi hade givande diskussioner och det är roligt att se engagemanget hos våra duktiga förtroendevalda, säger Sandra Stens förbundsjurist och biträdande förhandlingschef på Sjöbefälsföreningen.

Malin Persson

Vad tycker du om klubbkonferensen?



Annelie Hamberg
Överstyrman M/S Gotland och vice ordförande i DG-klubben

– Det har varit väldigt mycket olika ämnen, men en lagom blandning av allt och intressanta externa föreläsare. Vi har pratat om allt från AD-domar och våld i nära relationer till rekrytering och förhandling. Så lite av allt men ändå hela spektret.



Andreas Svensson
Befälhavare Trafikverket/
Färjerederiet och ledamot i Saco-S styrelse

– Det var första gången jag var på klubbkonferens. Jag tyckte att det var bra, jag gillade upplägget med att man kunde nätverka med de andra deltagarna. Alla var engagerade och nyfikna och vi fick ett gott skratt. Det var bra föreläsare och kul med rekryteringsföreläsningen av Sveriges ingenjörer, den var väldigt intressant. Bra med en uppdatering på arbetsrätt. På förhandlingsteknik gick vi igenom MBL 11 och 19. Jag hoppas kunna nätverka mer framöver.

”Alla var engagerade och nyfikna och vi fick ett gott skratt.”



Jyri Lämsä
Lagerchef M/S Eckerö och ledamot i Eckeröklubben

– Klubbkonferensen var bra, man lär sig alltid något nytt, får träffa andra från samma bransch och får lite nya idéer. Allt har varit intressant, särskilt föreläsningarna om våld i nära relationer och rekrytering av nya medlemmar.

”Flyktingkrisen på Medelhavet är inte över”

Charlie Andreasson skulle egentligen vara på plats för att rädda migranter i överfulla båtar. Men hans arbetsplats Ocean Viking har blivit beskjuten av den libyska kustbevakningen. Därför blir det husrenovering istället för sök- och räddningsarbete på Medelhavet.

Text: Agneta Slonawski Foto: Anthony Jean/SOS Mediterranee

Vad innebär det att du inte kan åka?

– Det innebär att en massa människor i sjönöd inte blir räddade. Det är dem jag oroar mig för, inte för min egen säkerhets skull. De kommer från den afrikanska kusten i överbelamrade båtar, utan flytvästar, navigationsutrustning eller kapten. Det är där vi som ett team kommer in. Vi söker efter dem och räddar dem.

Eftersom fartyget fick omfattande skador så dröjer det innan jag kan åka iväg. I vanliga fall jobbar vi sex, sju veckor och är hemma lika länge. Så jag hinner väl bli klar med hela renoveringen. Jag bor i mitt föräldrahem på Styrso och har gjort om allt från källaren till att sätta in nya fönster. Efter det får jag hålla mig till trädgården. Jag är sextio år nu och har arbetat för den franska frivilligorganisationen SOS Mediterranee i nio år. Så om ett eller två år kommer jag att sluta. Jag har gjort mitt. Nu är det dags för andra att axla ansvaret.

Hur känns det?

– Jag har kämpat med de här tankarna en längre tid. Det känns vemodigt och befriande på samma gång. Det är en stark gemenskap med likasinnade ombord, så det är svårt att ersätta. Du gör något, inte bara för lokalsamhället, utan för världen. Det



Charlie Andreasson

Arbetar med Sök- och räddningsledare på Ocean Viking.
Bor På Styrso i Göteborgs skärgård.
Ålder 60 år.

vi gör tillsammans som organisation är att göra skillnad. Jag är bara en del i detta. Det ger mig ett välbefinnande över att ha försökt.

Men allt du gör har ett pris. Jag har inga barn, ingen familj och jag får inga banklån. Det är en väldigt osäker inkomstkälla. Nu har jag börjat jobba extra på Svitser bogserbåtar. Sen får jag väl läsa skönlitteratur, ta hand om mig själv, ägna mig åt trädgården och sluta lyssna på nyheter.

Hur kom du in på det här spåret?

– Jag började arbeta som fiskare tidigt. Sedan var jag ute och luffade runt i andra länder, arbetade mig fram. Redan som liten kände jag en stor nyfikenhet och en frustration över att inte förstå eller kunna göra något åt orättvisor i världen. Men det var inte förrän jag började läsa internationella relationer på universitet som pusselbitarna föll på plats. Det var en riktig ögonöppnare. Jag förstod sammanhangen på ett nytt sätt och frustrationen jag alltid känt, släppte.

Hur går arbetet till?

– Det är svårt att berätta för någon annan vad vi gör. Det blir lite för abstrakt, så folk är nyfikna, men bara till en viss gräns. En del människor är ju







dessutom emot att vi räddar flyktingar på Medelhavet. Jag brukar säga att jag hjälper folk i sjönöd.

De flesta gånger går det bra. De som vi får larm om från handelsflottan, flyg eller andra fartyg, blir räddade ombord. Du vet aldrig när det kommer ett räddningsuppdrag. Vi är stand by och försöker ha fokus hela tiden och ibland får vi ge oss av direkt. Det är i princip som en brandkårsutryckning.

Först har vi en genomgång för att alla ska veta vad de ska göra. För de olika typerna av flyktingbåtar har vi olika strategier som vi tränat in. Minsta felsteg kan betyda liv eller död.

Vad är det ni möter?

– Vid larm på natten står vi där med mörkerkikare. Vi kan upptäcka båtar till omkring sex sjömil bort. Det vi möter är låga gummibåtar eller träbåtar i olika storlekar. Ibland med flera hundra personer ombord. Och glasfiberbåtar i bedrövligt skick. Vi ser slarvigt hopsvetsade båtar. Ibland kan vi jobba 36 timmar i rad.

Vi har tre ribbåtar upphissade och jag leder arbetet från den största av dem. Vi har ett räddningsteam ombord med sjuksköterska, läkare och barnmorska. Vi har till och med haft födselar ombord, och något dödsfall. Italienska myndigheter anger vilken hamn vi får gå in i. På senare tid har det blivit vanligare med hamnar långt i norr.

Det kan ta oss flera extra dagar och kostar mycket bränsle. Men kostnaden för människoliv är högre, eftersom vi tvingas vara borta från det område där vi utför våra räddningsoperationer. Det är bekymmersamt.

Vad tänker du om framtiden?

– Flyktingkrisen på Medelhavet är inte över. Det är lika många människor som drunknar nu, som det gjorde när jag började som sök- och räddningsledare. Resorna har blivit farligare och omvärldens inställning till flyktingar har förändrats. Ibland känns det som om vi bara släcker bränder. Det är allt fler krav vi måste rätta oss efter. När jag började arbeta på Ocean Viking var vi hjältar. Nu är vi banditer. Om människor inte hade behövt fly. Då hade jag varit lycklig. Det hade kunnat vara ni därute. Det hade kunnat vara jag. Vi vet inte vad som händer i framtiden. Och om inte vi räcker ut en hand till dem som är i nöd i dag, vem ska räcka ut en hand till oss när vi behöver hjälp?

Vi måste förstå att människor tvingas på flykt på grund av någonting, och om vi inte går samman för att komma tillrätta med dessa anledningar kommer flyktingsituationen bara bli allt värre. Människor på jorden är lika. Vi har samma rädslor och förhoppningar. Om människor skall vara villiga att riskera sina liv för den här resan, så måste man inse att det de flyr ifrån är värre.

Ocean Viking

► **Ocean Viking byggdes** 1986 och servade norska oljeplattformar med förnödenheter.

► **Fartyget är 69,3 meter långt** och 15,5 meter brett.

► **Sedan 2019 är den chartrad** av SOS Mediterranee som räddningsfartyg i Medelhavet. Där även Röda korset är finansierad.

► **Totalt arbetar drygt 30 personer ombord.** Besättningen består av nio personer.

► **2024 kom närmare** 200 000 flyktingar till Europa över Medelhavet. 2 844 personer dog.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Mer utrymme med cyklar på krok

Med hjälp av metallrör och plattjärn konstruerade matros Mykhalo Zhuk krokarna för att kunna hänga upp fartygets cyklar som annars alltid stod i vägen. För det har han belönats med 5 000 kronor av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Bunkerfartyget M/T Fox Sunrise, som ägs av BRP shipping AB, servar fartyg med bunker längs Västkusten och vidare ner till Danmark. Tiden till kaj är ofta begränsad samtidigt som oljehamnarna många gånger är lokaliserade till områden avskilda från övrig samhällsservice. Fartygets tre cyklar är därför viktiga för såväl verksamheten som för besättningens välbefinnande.

– Vi använder cyklarna ganska ofta för att snabbt kunna ta oss till affären och handla. Våra elever brukar också vara väldigt förtjusta i dem. Eleverna har ofta åttaveckorstörnar och då kan det vara gött för dem att kunna ta en cykel och komma iväg en stund, säger Mykhalo Zhuk.

”Många gånger är det du köper i affären inte anpassat för den marina miljön och håller därför inte så länge”

Samtidigt är utrymmena ombord på det 70 meter långa fartyget begränsade. Det gäller att tänka till kring stuvning och förvaring för att få plats med allt som behövs, men någon bra plats för cyklarna fanns inte. De stod lutade mot skottet i ett utrymme där utrustningen som ingår i fartygets oljeberedskapsplan förvaras. Därifrån nås också den fläkt som hör till fartygets tankar och som ibland behöver servas.

– Man har alltid varit tvungen att flytta på cyklarna för att komma åt det man behöver och till slut tröttnade jag på att de stod i vägen. Dessutom hade vi precis fått nya cyklar och de vill man ju vara rädd om. Det är inte bra om de står och skaver mot varandra, säger Mykhalo Zhuk.

Efter en del funderande kom han fram till att en upphängningsanordning på spanten skulle kunna lösa problemet. Materialet till konstruktionen hittade han ombord.

– Jag tog ett vanligt metallrör som jag kapade i bitar och bockade till för att cykelhjulen skulle hållas på plats. Sedan kapade



Som matros på Fox Sunrise jobbar Mykhalo Zhuk två veckor i taget för att sedan vara ledig lika länge.

jag till plattjärnen och svetsade ihop med krokarna innan jag borrade hål för att montera upp dem, säger Mykhalo Zhuk.

Att köpa färdiga krokarna i en butik i land var aldrig aktuellt.

– Många gånger är det du köper i affären inte anpassat för den marina miljön och håller därför inte så länge. Materielat är kanske för tunt eller så rostas det snabbt, säger Mykhalo Zhuk.

Krokarna målades i samma vita färg som skotten innan de skruvades upp. Därefter kunde cyklarna hängas upp på krokarna i framhjulen, vilket gjorde att de inte längre var i vägen. Sedan dess har konstruktionen förbättrats ytterligare genom att metallkrokarna försetts med ett skyddande hölje.

– Det var inte så lyckat att ha metall mot metall eftersom det kan slita på ekrarna när fartyget rör sig. Därför har vi satt på en krympslang på kroken. Den blir som hårdplast när den hårdnar och skyddar mot slitage, säger Mykhalo Zhuk.

Skanna QR-koden för att se en film om hur Stiftelsens arbete stöttar sjöfolket.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2027

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2027. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se



Peter Barthelsson har kombinerat det bästa av två världar. Som andrestyrman på forskningsfartyget R/V Skagerak får han besöka platser som Island och Grönland samtidigt som han arbetar med sin hobby som professionell drönpilot. Och utrustningen har han byggt alldeles själv.

Text: Agneta Slonawski Foto: Peter Barthelsson

”Det är en känsla jag vill förmedla”



Tänk science fiction: Dina ögon sitter fastmonterade på en lättviktig drönare, lättare än en kexchoklad. Den flyger iväg som en laserstråle; via fartygsventilen, genom skro-

vet, uppför en lejdare, längs en smal korridor, ut på däck och gör en vid gir över vattnet för att fånga in bilden av ett gigantiskt isberg och så tillbaka till fartyget igen. I en svindlande fart och allt inom loppet av någon minut. Det är ett litet exempel på en filmsnutt som blivit viral och som fått tiotusentals visningar och kommentarer som ofta börjar med ett: Wow!

– Jag har alltid varit teknikintresserad. Så när jag såg en film på Youtube 2013 där folk flög drönare med VR-glasögon och analog utrustning, så tänkte jag att det skulle vara häftigt att skicka iväg sina ögon med en drönare, minns Peter Barthelsson som vid den tiden läste till sjökaptan på Chalmers i Göteborg och upptäckte att det fanns en robotförening på skolan.

Där skulle han spendera en hel del tid med att lära sig bygga egna drönare. Men mer om det

senare. Sedan fem år tillbaka arbetar han på Göteborgs universitets eget forskningsfartyg Skagerak som bemannas av NOS, Northern Offshore Services. En plats som han målmedvetet sökt sig till.

– Jag visste att det var många på NOS som var intresserade av att jobba på Skagerak. Så jag frågade ofta om det fanns någon plats och efter några år så kom jag i mål. Det är ett ovanligt jobb om du jämför med en fraktbåt, säger Peter Barthelsson som även arbetat på bunkerbåt innan.

Vintertid ligger fartyget i Göteborgs hamn och gör kortare exkursioner. Resten av året kan destinationerna variera mellan Svalbard, Grönland, Island och Färöarna. Allt beroende på vad forskarna ombord har för syfte och mål. Turen brukar ta omkring fyra dagar till Island och ytterligare en eller två dagar till Grönland.

– Det är väldigt varierande arbete. Jag har en slags hybridtjänst som andrestyrman med safety-ansvar på bryggan och kör även vinschar och kran när det behövs. Jag går i skift tillsammans med överstyrman. Vi två hjälps åt och utgör ett bryggteam ombord, berättar Peter





Foto: Xiaohan Yuan, Göteborgs Universitet

R/V Skagerak

Special Purpose Ship som är byggt för flervetenskaplig marin forskning, utbildning och kommersiella uppdrag. 49 meter långt och 11 meter brett. Ägs av Göteborgs universitet. NOS ansvarar för bemanning och teknisk drift.

Barthelsson och tillägger att de är totalt åtta i besättningen.

Det innebär att det oftast finns plats för omkring tio forskare ombord under långfärd. Utbudet av forskning varierar stort. Det kan vara forskare som vill kartera. Eller testa utrustning och mäta under is. Eller ta sedimentprover på botten, vatten eller luft. På fartyget finns bland annat labb och en diger utrustning för olika mätningar på bryggan.

– Fartyget är inte stort, så det betyder att besättningen blir jättetajt. De forskare som åker med är såklart olika. Men efter en vecka ombord så har vi jobbat ihop oss med dem också, menar Peter Barthelsson.

Arbetet innehåller prov på både kommunikation och flexibilitet. Eftersom en resa kan ändras mitt i en rutt, beroende på vad forskaren fått för resultat och kanske behöver göra prover i ett annat område. Eller helt enkelt att väderleken inte tillåter att det går att fullfölja den första planen.

– Det gör det hela väldigt spännande och dynamiskt. Det är omväxlande och inte så förut-

”Hur svårt kan det vara? tänkte jag när jag såg den där Youtube-filmen. Men när jag började insåg jag att det var mycket svårt.”

Peter Barthelsson

sägbart. Det tycker jag är väldigt bra, säger Peter Barthelsson som tar varje tillfälle i akt att köra båten som han arbetat på i flera år nu.

Vintertid arbetar han en vecka och är ledig en vecka. Då är det vardagsliv med småbarn som gäller. Förra sommaren fick han mönstra av på Island när hans yngsta dotter skulle födas. I år ser han framemot att åka med på en treveckorstur till Grönland. Den lediga tid som blir över lägger han gärna på att bygga drönare. Hemma i Värmland har han en liten verkstad med en mängd olika delar att utgå ifrån.

– Hur svårt kan det vara? tänkte jag när jag såg den där Youtube-filmen. Men när jag började insåg

jag att det var mycket svårt. Till sist fick jag i alla fall ihop något med lödpennan, sen lärde jag mig av de andra i robotföreningen att programmera. I dag är det lättare att köpa allt, förklarar Peter Barthelsson som byggde sin första drönare 2014.

Sedan dess har han byggt åtskilliga sådana. Han har gjort drönare som är så lätta som 50 till 180 gram, men som ändå kan filma i 4K-upplösning. Han använder VR-glasögon för att styra, men använde först inte GPS-signaler, utan flög fritt. Det innebär att de är manuella och inte kan hålla position.

– Det är väldigt svårt att lära sig i början, men när du lärt dig det, så kan du göra så mycket mer, eftersom du har direktkontroll över allt, förklarar han.

Redan som tonåring fick han sin första systemkamera och kände tjuvningen med fotografering. Senare gick han över till att filma och försökte därefter att fånga nya perspektiv. Det födde ett intresse att klippa film. Senare köpte han en GoPro-kamera, satte den på en drönare och började flyga riktigt nära saker. I en film från Bohuslän var det första gången han flög igenom ett fartyg under gång.

– Du får se fartyg på ett helt nytt sätt. Men jag drog mig för att flyga från en båt. För ingenting stämmer när du skall landa, när det rör på sig. Därför har jag nu installerat en egen GPS så jag har direktkontroll när jag skall flyga över vatten till exempel. Annars riskerar allt att försvinna, menar han.

Det har hänt att drönaren kraschat eller försvunnit med ett plums. Det blir ett dyrt nöje. Även om han bygger själv, så kostar de köpta tillbehören en hel del. I framtiden vill han lägga mer tid på klippning av filmerna och sätta till musik.

– Det är en känsla jag vill förmedla, förklarar han och tillägger att han gjort en del jobb åt rederier som BRP och Termtank och att han gärna fortsätter med att utveckla sin hobby med exempelvis inspektion av båtar eller 3D-kartor i framtiden.

Peter Barthelsson har gått en yrkesutbildning som drönarpilot på yrkeshögskola och registrerat ett drönarkort. Han är van att hans hobby väcker både nyfikenhet och ibland oro.

– De flesta är nyfikna, men visst har jag fått frågor om vad jag håller på med. Jag tror att säkerhetsläget har påverkat allmänheten så att det blivit en slags alarmism omkring drönare. Men det mesta beror nog på okunskap, tror han.

”Vi har en väldigt utåtriktad verksamhet”

Förra året ökade forskningsresorna på R/V Skagerak med femtio procent. Intresset från studenter och allmänhet är stort.



Foto: Göteborgs universitet

– Det är enormt viktigt att ha tillgång till ett fartyg som Skagerak, eftersom det blir allt angelägnare med marin forskning till havs. Ska Sverige ligga i framkant, så tror jag att det är nödvändigt, poängterar Agnes Faxén kommunicatör på Skagerak Facility vid Göteborgs universitet.

Hon menar att Skageraks styrkor är att det är ett mindre högteknologiskt forskningsfartyg med stor kapacitet och flexibilitet. Eftersom det går att göra så många olika typer av forskning på flera olika områden. Vilket ställer särskilda krav på besättningen.

– Som senast när en sej simmade in i den obemannade undervattenfarkosten när det skulle filmas. Då gäller det att hela tiden hitta lösningar, menar Agnes Faxén och tillägger att enkäten som forskarna fyller i efter att de varit ombord, lyfter särskilt flexibiliteten och det goda samarbetet med besättningen.

Fartyget används mycket under perioden från april till november. Det kan vara långväga expeditioner med forskningsteam som vill studera växthusgaser, glaciärer eller AMOC, Atlantic Meridional Overturning Circulation, som

är ett system av havsströmmar i Atlanten, inklusive Golfströmmen. Men även turer till Östersjön för att studera syrefria botten. Och inte minst till Bratten, ett marint naturskyddsområde på västkusten som är ett relativt utforskat område, där det bland annat finns djupa havsområden och kallvattenkoraller.

Fartyget har ett stort laboratorium. Det finns en undervattenfarkost och en avancerad mätstationsstation på bryggan. Det lockar inte enbart färdigutbildade forskare, utan även marina studenter.

– Det är viktigt att integrera studenterna och skapa nytt intresse för forskning. I en av våra marina kurser får de vistas ombord. Det innebär att de genomför ett marint projekt och rapporterar om det; från idé till handling. Det är sådant som skapar intresse för att fortsätta forska.

Skagerak har sin hemmakaj vid Nya Varvet i Göteborg.

– Vi har en väldigt utåtriktad verksamhet. När vi ligger vid kaj är vi öppna för att låta folk besöka oss ombord. Förra året hade vi 800 besökare. Det var allt från Rotary och pensionärsföreningar till företag och mellanstadieelever.

Agneta Slonawski



Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

- ✓ Centralt i Stockholm
- ✓ Alltid start-garanti
- ✓ Refresh-Bas nästan varje vecka
- ✓ Kombinera efter behov

GRUNKURSER

BASIC SAFETY

25-27 mar 24-26 jun
8-12 apr 22-24 jul
22-24 apr 5-7 aug
27-29 maj m.fl.
10-12 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

26-27 mar 25-26 jun
23-24 apr 6-7 aug
28-29 maj m.fl.



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

15 apr 1 jul
6 maj m.fl.
10 jun



SJÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

13 apr 8 jun
17 apr 22 jun
27 apr 6 jul
11 maj 27 jul
25 maj m.fl.



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

24 mar 4 maj 15 jun
30 mar 11 maj m.fl.
13 apr 19 maj
21 apr 2 jun
27 apr 8 jun



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

15-16 apr 1-2 jul
6-7 maj m.fl.
10-11 jun



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

27-28 maj 22-23 jul
24-25 jun m.fl.



FAST RESCUE BOAT

14-15 apr 7-8 jul
12-13 maj m.fl.
9-10 jun



CROWD & CRISIS MNG

23-24 mar 3-4 aug
20-21 apr m.fl.
25-26 maj
22-23 jun



PFSO

På begäran



PSO

På begäran



REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

TISDAG

ONSDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

24 mar 14 jul
21 apr 11 aug
19 maj m.fl.
2 jun
23 jun



BASIC SAFETY

24-25 mar 23-24-jun
21-22 apr 14-15 jul
19-20 maj 11-12 aug
2-3 jun m.fl.



CROWD & CRISIS MNG

24 mar 4 aug
21 apr m.fl.
26 maj
23 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

25 mar 24 jun
22 apr 15 jul
20 maj 12 aug
3 jun m.fl.



REFRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

TISDAG

ONSDAG

TORSDAG

FREDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

29 jun
6 jul
20 jul
m.fl.



BASIC SAFETY

30-31 mar 15-16 jun 27-28 jul
13-14 apr 29-30 jun 3-4 aug
27-28 apr 6-7 jul m.fl.
4-5 maj 20-21 jul
11-12 maj
8-9 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

31 mar 16 jun
14 apr 16 jun
28 apr 30 jun
5 maj 7 jul
12 maj 21 jul
9 jun m.fl.



MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

15-17 apr 1-2 jul
6-8 maj m.fl.
10-12jun



MEDICAL FIRST AID

15 apr 1 jul
6 maj 'm.fl.
10 jun



FAST RESCUE BOAT

15 apr 8 jul
13 maj m.fl.
10 jun



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



Inom sjöfarten blir frågan om arbetstid och vilotid alltmer angelägen. En ny rapport från WMU, World Maritime University, visar att förhållandet mellan arbetstid och vilotid ombord utgör ett betydande problem för många sjömän. På sikt kan den ökade arbetspressen påverka nyrekryteringen. Lösningen är att hitta en bättre balans mellan arbetstid och bemanning.

Text: Johan Erichs Foto: Sofi Cederlöf





Sömn och arbetstid

Rapport larmar om osund arbetspress

Frågan om arbetstid och vilotid ombord kan utvecklas till en överlevnadsfråga för sjöfarten med hänsyn till nyrekrytering och för att motverka personalflykt till landbaserade tjänster. I en rapport försöker forskare från WMU belysa faktiska förhållanden knutna till tillvaron till sjöss utifrån sjömännens perspektiv. Sjöbefäl pekas ut som en grupp som är särskilt utsatta.

Text: Johan Erichs Foto: Claes Hall

Den nyligen publicerade rapporten "Working time at sea: normality and decent work" har i en världsomspännande enkät frågat sjömän om deras uppfattning om hur arbetstids- och vilotidsreglerna tillämpas och om arbetsbelastning och bemanning ombord. Genom sin sammanställning utifrån sjömännens svar hoppas rapportförfattarna Maria Carrera Arce, Raphael Baumler och Bikram Bhatia sprida ljus och förståelse för omfattningen av de problem som är kopplade till nuvarande arbets- och vilotidsregler.

Antalet sjömän som svarat på enkäten uppgår till 6 304 stycken. Specifikt inriktade sig frågeställarna på att fånga sjömännens synpunkter på faktorer som orsakar trötthet, om effektiviteten i det nuvarande regelverket, arbets-, vilo- och sömnmönster, rutiner för registrering av arbets- och vilotid samt relaterade utmaningar.

I sin sammanfattning pekar rapportförfattarna på att sjömännen i enkäten efterlyser erkännanden från rederier, flaggstater och hamnstadskontroller när det gäller utmaningar kopplade till arbets- och vilotid. De betonar den avgörande betydelsen av reformer i regelverket kring bemanning och arbetstid för att effektivt minska risken för trötthet. Vidare understryks att justering av journaler över arbets- och vilotid kan få konsekvenser för sjömännen. Denna praxis döljer det faktiska övertidsarbetet, vilket förvärrar tröttheten och riskerar att påverka sjömännens välbefinnande och hälsa samt äventyrar säkerheten.

– Rapporten är ytterligare en påminnelse om

behovet av att hantera detta långvariga problem och att överväga effektgivande förändringar i både regelverk och i sjöfartsbranschens kultur, säger Maria Carrera Arce, forskare vid WMU, World Maritime University.

Hur allvarligt är problemet med trötthet ombord?

– Trötthet är ett mångfacetterat problem.

Organisatoriska orsaker är en, annat som bidrar är arbetsmiljö och individuella faktorer. Det som dock är direkt kopplat till trötthet ombord är för hög arbetsbelastning och långa arbetstider som medför att kroppen inte får tillräckligt med vila, berättar Maria Carrera Arce.

Låg bemanning ombord pekas i WMU-rapporten ut som ett kroniskt problem.

– När arbetsbelastningen inte balanseras av tillräcklig bemanning för att möta de operativa kraven blir det en norm att arbeta för långa arbetspass.

Är trötthet ett accepterat tillstånd ombord?

– Trötthet finns inom alla transportslag men inom sjöfarten är den svårare att upptäcka och koppla till säkerhetsincidenter. Stora olyckor till havs är relativt sällsynta även när ett navigationsbefäl lider av sömnbrist. Jämför med exempelvis fordonstrafik där en kort mikrosömn hos en förare kan leda till en allvarlig olycka. Det gör att trötthetens betydelse inom sjöfarten tenderar att underskattas och att den i praktiken blir mer accepterad än inom många andra yrken och branscher, förklarar Maria Carrera Arce.

I andra transportsektorer och i landbaserade yrken finns utförliga regler som förhindrar extremt långa arbetsveckor.

– Det finns ingen annan sektor som tillåter exempelvis upp till 91–98 timmars arbete per vecka. Inom en annan transportsektor, flyget, handlar det om nästan en halvering av de rekommendationer som gäller i sjöfarten och med noggrann planering av arbete och vila för att motverka trötthet. Till sjöss är det däremot accepterat att arbeta väsentligt mer än 48 timmar per vecka vilket innebär att många sjömän arbetar nära gränsen till utmattning, menar Maria Carrera Arce.

Trötthet och brist på kvalitativ och tillräcklig



En ökad arbetsbelastning till sjöss kan knytas till en för låg bemanning.

– Möjligheten till nödvändig återhämtning har försämrats i takt med att besättningarna slimmats. Obalansen ökar risken för olyckor men också risken för arbetstagarens egen hälsa, säger Maria Carrera Arce.

sömnen ökar risken för misstag och därmed för olyckor enligt vetenskapen och forskare.

Men enligt Maria Carrera Arce och rapportens medförfattare kan otillräcklig sömnen också kopplas till: Fysiska hälsoproblem, psykisk instabilitet, minskad uppmärksamhet samt försämrat minne.

Hur angelägen är frågan om förekomsten av trötthet och till trötthet knutna risker, inom sjöfarten, diskuteras frågan i tillräcklig omfattning?

– Ja, frågan diskuteras och då oftast i termer av hur fartygssäkerheten och verksamhetens ekonomi riskerar att påverkas negativt. Däremot förbises ofta de negativa effekter som trötthet utgör på arbetstagarnas hälsa. Internationella organisationer som ILO och IMO har påbörjat processer för att se över regler för arbetstid, vila och trötthet.

Maria Carrera Arce pekar på att befäl med ansvar för navigation är särskilt utsatta för risken att drabbas av trötthet.

– Det finns studier av utmattning inom sjöfarten, som visar att nautiska befäl oftast sover

”Det finns ingen annan sektor som tillåter exempelvis upp till 91–98 timmars arbete per vecka.”

Maria Carrera Arce

cirka fem timmar per dygn och har mer oregelbundna sömnmönster. Mängden sömnen bland befäl är mindre än bland andra besättningsmedlemmar. Maria fortsätter:

– Dessutom har befäl, både på däck och i maskin, färre möjligheter till landpermission eftersom de ofta på grund av ansvar och vaktuppdrag, måste stanna ombord när fartyget ligger i hamn. Detta begränsar möjligheten till både fysisk och mental återhämtning.

WMU-studien lyfter fram att sjömän arbetar i genomsnitt 75 timmar per vecka. Det kan jäm-



”Studier efter covid-pandemin har visat att en stor andel sjömän vill lämna yrket på grund av för hög arbetsbelastning, för dåliga arbetsvillkor och för stillastående löner.”

Maria Carrera Arce

föras med genomsnittet för andra arbetstagare som är 43 timmar per vecka. ILO betraktar att 48 timmar per vecka är den högsta gränsen för normal arbetstid.

– Arbetstid som överskrider åtta timmar per dygn ökar både risken för olyckor och för egen försämrad hälsa, säger Maria Carrera Arce.

Vila och möjlighet till återhämtning är avgörande för att kunna trivas till fullo på en arbetsplats och för att kunna utföra sina arbetsuppgifter enligt krav och önskemål.

– I detta avseende har det blivit mycket sämre. Möjligheten till landpermission har över åren minskat kraftigt och undersökningar visar att en av fyra sjömän aldrig får landpermission och att närmare 70 procent av sjömännen sällan eller aldrig går i land under kontrakt som sträcker sig över drygt sex månader. Sammantaget är möjligheterna till återhämtning för dagens sjömän starkt begränsade och otillräckliga.

Maria Carrera Arce och hennes kollegor menar att det är angeläget att hela sjöfartssektorn samarbetar för att förbättra arbetsvillkoren till sjöss och åtgärdar huvudproblemet med obalansen mellan arbetsbelastning och bemanning.

– Studier efter covid-pandemin har visat att en stor andel sjömän vill lämna yrket på grund av för hög arbetsbelastning, för dåliga arbetsvillkor och för stillastående löner. När det gäller yngre generationer som skulle kunna tänkas överväga att arbeta till sjöss så måste livskvaliteten ombord förbättras annars kommer sjöfarten få svårt att attrahera nya medarbetare, menar Maria Carrera Arce.



Undersökningar visar att en av fyra sjömän aldrig får landpermission och att närmare 70 procent av sjömännen sällan eller aldrig går i land under kontrakt som sträcker sig över drygt sex månader.

Enkätsvaren i korthet

- 1 Upplevelse av trötthet** Sjömännen identifierar trötthet som en betydande utmaning för deras säkerhet, hälsa och välbefinnande. De anser att det nuvarande regelverket är ineffektivt när det gäller att minska trötthet till sjöss.
- 2 Arbets- och vilotid** Sjömännen uppger att de i genomsnitt arbetar 11,5 timmar, vilar 10,8 timmar och sover 7 timmar per dag. Nästan var tredje uppger att hen vilar mindre än tio timmar, vilket är ett brott mot vilotidsreglerna.
- 3 Veckoarbetstid** Sjömännen uppger att de arbetar 74,9 timmar per vecka, vilket är betydligt mer än de globala 43 timmar per vecka som presenterades i ILO:s allmänna undersökning 2018.
- 4 Arbetar utan uppehåll** 78,3 procent uppger att de inte haft en enda hel ledig dag under hela kontraktperioden, vilket motsäger intentionen i Maritime Labour Convention, 2006.



– Det finns betydande risker förknippat med för hög arbetstid och för lite vilotid och möjlighet till återhämtning, säger Maria Carrera Arce som är en av författarna till WMU-rapporten om sjömännens arbetstid och vilotid.

- 5 Överskridande av arbets- och vilotidsgränser** Hela 88,3 procent av sjömännen erkänner att de överskrider gränserna för arbets- och vilotid minst en gång per månad. 16,5 procent överskrider gränserna mer än tio gånger per månad.
- 6 Justering av journaler** Endast 31,6 procent av sjöfararna uppger att de aldrig justerar sina journaler över arbetstid och vilotid.
- 7 Rapportering om överträdelser** Endast 50,3 procent av sjömännen rapporterar överträdelser till sin arbetsgivare. Arbetsgivaren uppges i de flesta fall ifrågasätta eller ignorera dessa. Endast i 22,4 procent av fallen agerar arbetsgivaren genom att tillföra fler medarbetare i besättningen.
- 8 Orsaker till justering** De främsta är: att undvika avvikelser vid inspektioner, att undvika problem med arbetsgivaren och att få ekonomiska fördelar.
- 9 Arbetsbelastning** 87,6 procent upplever en obalans mellan krav och bemanning.



Foto: Sofi Cederlöf

Bemanningskravet bör ses över

Acceptansen för brott mot vilotidsreglerna är för utbredd. Det måste bli mer känt vad för långa arbetspass kan leda till. Först då kan vi få till en förbättring. Det menar Sjöbefälsföreningens ombudsman Karl Huss.

Frågan om sjömännens arbetstid och vilotid börjar uppmärksammas alltmer.

– Den är väldigt angelägen. Vissa rederier har introducerat PEC-styrmän, en slags lotsstyrmän som ersätter befälhavaren på inkörare och liknande, när det är risk att arbetstidsreglerna överskrids, berättar Karl Huss, ombudsman hos Sjöbefälsföreningen. Han fortsätter:
– Det förekommer brott mot vilotidsreglerna och vi tror att mörkertalet är stort.

Sjöbefälsföreningen ser gärna att STCW-kodens krav om sex timmars vilotid utsträcks.

– Sex timmar innebär sällan eller aldrig sex timmars sammanhängande vila. Vi ser hellre att ett krav på åtta eller

tolv timmars vilotid införs, först då kan det handla om effektiv vila och sömn. Det kan då krävas en högre bemanningsnumerär på vissa fartyg/trader. Dagens minibemanningsbeslut kan ibland bli ett hinder när vi försöker skapa ett bättre avlösnings-system, även om flera redare själva ökar bemanningen utöver minibemanningen.

Bör beslutet om minibemanning omprövas?

– Ja, beslutet utgår från en teoretisk verklighet och inte från rådande trafik. Ofta är bemanningskravet alldeles för lågt.

Möjligheten att per 24-timmarsperiod sträcka ut arbetstiden till 14 timmar för ombordanställda är olämplig, enligt Sjöbefälsföreningen.

– Det fungerar enskilda dagar eller i korta perioder men över längre perioder blir det utmattande och medför risk för ohälsa, återhämtningen blir inte tillräcklig, säger Karl Huss.

Johan Erichs

Wessel van Leeuwen

Aktiv avkoppling stärker återhämtningen



Goda förutsättningar för vila och återhämtning kan vara en avgörande faktor för att skapa nöjda medarbetare ombord. Men det gäller även att kunna erbjuda olika former av kollektiva aktiviteter för att skapa den gemenskap som är så viktig till sjöss.

Text: Johan Erichs Foto: Privat

Wessel van Leeuwens forskning är fokuserad på personalens arbetsförhållanden ombord på fartyg.

– Min forskning visar att det inom vissa delar av sjöfarten finns en inneboende acceptans att jobba över sitt schema utan att dokumentera det även om det inkräktar på viloperioden och minskar möjligheten till återhämtning. Detta inträffar främst inom färjetrafiken och inom den kustnära trafiken. I den oceangående trafiken verkar inte detta bekymmer vara så utbrett, säger Wessel van Leeuwen, arbetslivsforskare vid Stockholms universitet.

Vilka faktorer underbygger denna acceptans?

– Sjöfart är en isolerad miljö och det finns ofta ett socialt tryck och till viss del en kollektiv arbetsetik att göra det lilla extra även om det bryter mot vilotidsreglerna. Men det börjar uppmärksammas att trötthet och för långa arbetspass kan knytas till ökad olycksrisk.

En god återhämtning är viktig för alla former av prestationer inom arbetslivet.

Hur skapas en god miljö för återhämtning ombord?

– Stark påverkan av fysiska faktorer som yttre väderpåverkan och buller måste så långt det är möjligt decimeras. Men det gäller även att erbjuda medarbetarna möjlighet till olika slags avkoppling och aktiviteter när de inte direkt fysiskt vilar. Det sociala umgänget är viktigt och det kan underlättas genom ett trevligt fikarum, bordtennis, enklare gym, bastu med mera eller varför inte karaoke. Möjligheten till god gemenskap ombord

är många gånger helt avgörande för trivseln bland besättningen.

Satellituppkoppling ombord är numera standard hos de flesta rederier. Wessel van Leeuwens uppfattning om digital uppkoppling ombord är tvådelad.

– Självklart så måste den finnas för att hålla värdefull kontakt med familj och vänner men det finns också en risk att alltför mycket nätaktivitet leder till isolering och inkräktar på det viktiga sociala umgänget och gemensamhetskänslan ombord. Där gäller det att hitta en balans.

På ett fartyg är de fysiska utrymmes- möjligheterna oftast begränsade vilket kan innebära att arbets- och fritids- miljö går ihop och ledig personal blandas med personal som är i tjänst.

– Finns möjligheten att fysiskt skilja de två miljöerna så är det bra att göra det. Då slipper den som är ledig att bli störd av arbetsrelaterade uppgifter och ämnen, säger Wessel van Leeuwen.

Behovet av sömn varierar mellan individer. Vissa upplever sig som morgonmänniskor och andra som kvällsmänniskor. Är reglerna för sömn- och viloperioder ombord för generellt satta?

– Nuvarande vilotidsregler tar ingen hänsyn till när vila ska äga rum. Sex timmars vila på dagen kan inte jämföras med sex timmars vila på natten. Dessutom tas ingen hänsyn till skillnader i individernas dygnsrytm. Det gäller att konstruera ett vaktschema både utifrån individuella förutsättningar och från arbetsbelastning vilket kan vara en utmaning, säger Wessel van Leeuwen.

Göran Kecklund

Våga prata om sömnbrist och trötthet



God sömn är avgörande för både prestation och hälsa. I ett arbetsliv med höga krav på prestation och uthållighet, kan möjligheten till återhämtning vara avgörande för att få till en väl fungerande arbetsmiljö.

Text: Johan Erichs Foto: Privat

Inom en bransch som sjöfarten med sina oregelbundna arbetstider, kan god sömn och möjlighet till återhämtning vara avgörande för att underlätta och förbättra arbetsprestationen ombord. En aktuell rapport från WMU pekar på att många ombordanställda känner en konstant trötthet när de är på arbetsplatsen.

– Det kan bero på för hög arbetsbelastning, många arbetsuppgifter med hög koncentration men även på bristande möjlighet till tillräcklig återhämtning, säger Göran Kecklund, sömnforskare vid Stressforskningsinstitutet knutet till Stockholms universitet.

Går det att förebygga trötthet?

– Trötthet handlar inte bara om sömnbrist utan även om det finns möjlighet till återhämtning som kan underlätta att vi minskar och helt stänger av tillstånd av stress.

Vilka aktiviteter kan vara lämpliga för att sänka stressnivån och skapa utrymme för återhämtning?

– Det kan vara trivsamt socialt umgänge, syssla med olika hobbies, eller bara ta det lugnt genom att lyssna på musik eller läsa en bok, men även fysisk aktivitet i olika former. Får man för lite av dessa inslag kan återhämtningen bli lidande och det kan leda till trötthet.

Hur inverkar trötthet på prestationen?

– Vår mentala prestationsförmåga påverkas och det blir svårare att vara fokuserad och uppmärksam under en längre tid. Handlar det om en konstant trötthet kan det även påverka vårt intresse för att umgås med andra eftersom det kan upplevas som för ansträngande. Många drar sig då istället undan umgänge och är för sig själv.

Hur riskerar långvarig sömnbrist att påverka hälsan?

– Sömnbrist och nedsatt sömnkvalitet under lång tid kan öka risken för sjukdomar som typ 2-diabetes, hjärt- och kärlsjukdom men även för psykisk ohälsa som nedstämdhet och depression.

Arbetslivet till sjöss med vaktscheman innebär ofta skifttjänstgöring. Hur påverkar det möjligheten till god sömn?

– En lång sammanhängande ledighet under ett dygn är gynnsamt för sömnkvaliteten. Värt att nämna är att individer har olika behov av sömn. Det kunde vara idé att skraddarsy en tjänstgöring efter en individs sömnbehov.

Sömnbrist kan i längden bli en arbetsmiljöfråga.

– Förkommer långsiktiga och utbredda problem så måste man se över arbetsbelastningen och uppdelningen mellan arbetstid- och vilotid.

Göran Kecklund ser gärna att det inom sjöfarten tas fram en handbok om sömn och återhämtning.

– Handfasta tips skulle vara ett bra stöd. Branschen skulle kunna enas om riktlinjer för att höja kunskapen och vikten av god sömn ombord.

Sömnbrist till sjöss är ett tillstånd som egentligen inte skulle behöva förekomma.

– Kanske finns det en för hög grad av acceptans för trötthet inom branschen. Ta en bransch som flyget, där pratar man mer om trötthet och vilotid. Flyget har sitt "Fatigue risk management" och ett sådant synsätt skulle också kunna etableras inom sjöfarten. Det skulle alla tjäna på. Det är viktigt att uppmärksamma problemen och få kontroll över dem. Det värsta är att förtiga dem och skuldbelägga de som lider av trötthet.



Billman skildrade livet till sjöss

Det är inte så att sjömannen och konstnären Torsten Billmans fresker är försvunna. Det är bara svårt att ta del av denna fina kulturskatt. Billmanssalen finns kvar, men det gamla Sjömanshemmet är numera en bostadsrättsförening.

Text och foto: Agneta Slonawski

Att stega in i den tvåhundra kvadratmeter stora Billmanssalen vid Masthuggstorget i Göteborg är som att omfamnas av en jorden-runt-resa i modesta färger. Som i en snabbspolad kolorerad film, berättas sjöfolkets vardag – till sjöss och i land. Freskerna, som går från golv till tak, innehåller scener från kolleddarnas svettiga vardag,

sjömän på däck, kortspelade stunder ombord och nedslag i olika hamnar runtom i världen.

Torsten Billman, som var både grafiker och tecknare, föddes 1909 i Kullavik i Halland. När han var 17 år gammal mönstrade han på sitt första fartyg. Hans önskan var att arbeta i maskin, men den första platsen ombord blev

som jungman. Sommaren därpå fick han jobb som kollämpare. Det var på en ångare från Ostindiska kompaniet som hette S/S Nippon. Båten gick med styckegods från Göteborg till hamnar i Asien som Hongkong, Singapore, Shanghai och Yokohama.

Efter den turen mönstrade Billman på som både lämpare och eldare. Det var ett hårt och bitvis stressigt jobb i tryckande värme. Flera av freskerna i Billmanssalen har motiv från denna plats.

Konstverket som heter "Till sjömännena – Havets arbetare" finns på tredje våningen. På en nästan tjugo meter lång väggmålning har Torsten Billman avbildat livet ombord på ångfartygens tid. Fresken blev klar i augusti 1944. Här har vi scener som utspelar sig i Ryssland, på en spansk bodega och en bordell i Shanghai.

– Jag känner mig stolt över att vara ordförande i den här bostadsrätts-



”Sjömanshistorierna sitter i väggarna i det här huset och speciellt i den här salen.”

Christian Santaoja som bor i bostadsrättsföreningen Sjömanssalen

föreningen, för sjömanshistorierna sitter i väggarna i det här huset och speciellt i den här salen, påpekar Christian Santaoja som bostadsrättsföreningen Sjömanssalen sedan renoveringen blev klar för åtta år sedan.

Han berättar att Billmansalen i dag är kulturhistoriskt skyddad och att Göteborgs stad har bestämt att den skall vara tillgänglig för allmänheten.

Det fanns en tid då Masthuggstorget var ett nav för alla de som sökte sig till sjöss. I byggnadens hörn, som vetter mot hamnen, låg Sjömansförmedlingen och själva huset fungerade som sjömanshem under många år.

Det var just sjöfolkets värld som Torsten Billman ville förmedla genom

de hundratals gestalter som finns på freskerna. En del av målningarna visar Billmans stora samhällsengagemang. Han valde konstnärsgatan 1932. Han kom in på Slöjdföreningens skola i Göteborg och gick sedan tre terminer på Valand. Åren till sjöss påverkade hans konstnärskap hela livet. En kan säga att hans motivvärld kokade ned till människans slit och strävan och allas lika värde.

Torsten Billman gjorde även träsnitt och tuschteckningar till böcker. Illustrationerna av Harry Martinssons diktsamling *Nomad*, är ett exempel på det. Han har även gjort fresker på andra ställen i Sverige. Bland annat i Norrahammars och Trollhättans Folkets hus. Men den största och mest storslagna finns i Göteborg.

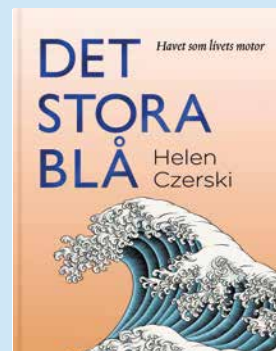


Bild: Ocean Books

Det stora blå – Havet som livets motor

Helen Czerski är oceanograf. Med stor kunskap och en tät text beskriver hon grunddragen i det hon kallar för havsmotorn. Från de mörkaste djupen till tropiska korallrev och Arktis isflak. Det komplexa, föränderliga, fascinerade väsen av liv, vågor, skikt, djup och undervattensströmmar som bland annat transporterar värme.

Hon understryker att hon inte bara är forskare utan också människa och efterlyser ett annat perspektiv än det som dominerat under modern tid. Självt fick hon viktiga insikter då hon började intressera sig för uttriggarkanoter. Bland seglarna där mötte hon en kultur som var öppen och respektfull. Det var också där hon fick höra talas om de historiska resorna över Stilla havet och hur hawaiianerna såg på havet.

Delar av den kunskap som en gång fick sjömännen på de europeiska segelfartygen att känna sig fram genom havet med intuition, känsla, muskelpower och skicklighet må ha gått förlorad. Men kanske behöver den inte vara borta för alltid, inte minst attityden är möjlig att återuppväcka.

Fredrik Borneskans



Ögonblicket

”Lodningen av kaffedjupet” Bilden är en ganska typisk gestaltning av hur det kan se ut på bryggan när man ”tar vad man har” för att kunna avnjuta sitt kaffe... Fotot är taget på M/S Stora Karlsö på väg från Karlsön vid Gotland.

Norman Wulff



KRÖNIKA

Det är en del av livet att ta dåliga beslut

Ett par dagar före vårdagjämningen meddelade AD en handfull domar. För egen del var jag särskilt intresserad av domen som gällde en truckförare på Ica som testat positivt under ett slumpvis drogtest och blivit avskedad. Unionen hävdade att det inte ens fanns sakliga skäl för uppsägning.

Drogtestet som truckföraren lämnat visade en mycket låg koncentration av amfetamin. Koncentrationen var så låg att testet inte skulle ha rapporterats som positivt av polis och åklagare i brottmål. Enligt en av de sakkunniga var koncentrationen så låg att den inte hade någon påverkan på kroppen.

I sin dom konstaterar AD att det idag inte finns något test som tillförlitligt kan visa påverkan av narkotika i kroppen. Trots detta finner AD att Ica bevisat att truckföraren var narkotikapåverkad och att den som har farliga eller säkerhetskänsliga uppgifter måste avstå från att bruka narkotika på sådant sätt att det finns något narkotiskt ämne kvar i kroppen när hen arbetar med dessa uppgifter. Enligt AD var det rätt att avskeda truckföraren. Domen var inte enhällig. Två ledamöter menade att det var fel att avskeda.

Jag menar att det inte är rimligt att spår av narkotika utan påverkan på kroppen ska leda till att människor går miste om sin försörjning. Det är en del av livet att ibland ta dåliga beslut och göra saker som man senare önskar ogjorda. Arbetsgivare kommer inte att vilja sparka alla som inte uppför sig exemplariskt i och utanför jobbet, men vi är på ett sluttande plan om AD ger arbetsgivarna möjlighet att göra det. Det öppnar för ett godtycke som LAS var tänkt att stävja. En drakonisk, moralistisk och mycket tråkig dom.

Annett Olofsson,
Arbetsrättsjurist på
LO-TCO Rättsskydd



Fråga ombudsmannen

Har du en fråga du vill ställa till en av våra ombudsmän?

Skicka den till:
sjobefalen@sjobefal.se.

? När man avslutar en tjänst, vad händer med mina inestående saldon? Måste man acceptera att allt betalas ut i en klumpsomma? Jag jobbar på Storsjöavtalet.

! För fartyg där sjöinkomst tillämpas gäller att den anställde, när anställningen upphör på grund av egen uppsägning, uppsägning från arbetsgivarens sida på grund av arbetsbrist eller efter avslutat vikariat, har rätt att kvarstå i anställning tills inestående semester och kompensationsledighet har tagits ut som ledig tid med lön. Detta regleras för styrmän, tekniska befäl och intendenturbefäl i respektive Storsjöavtal 3§ mom. 7 och för befälhavare i Storsjöavtalets 3§ mom.6.

Det innebär att du själv kan välja om semester och vederlag ska betalas ut i pengar eller tas ut som ledighet. Det är viktigt att känna till att ditt val får olika konsekvenser.

Om du väljer att ta ut kompensationsledigheten som ledig tid, fortsätter din anställning under denna period. Det innebär att ditt anställningsskydd gäller och att kompensationsledigheten till exempel inte får dras vid sjukdom. Under denna tid är arbetsgivaren dessutom skyldig att betala in pension, förutsatt att anställningen har varat längre än en hel kalendermånad.

Om du i stället väljer att få semester och vederlag

utbetalt i pengar, upphör anställningen direkt efter uppsägningstiden. Då kan du ha rätt till a-kassa från och med första dagen, med hänsyn till eventuella karensdagar och under försättning att du är medlem i en a-kassa och uppfyller ersättningsvillkoren.

? Jag jobbar i färjetrafiken och nu vill rederiet att jag byter fartyg. Kan de verkligen göra det utan mitt samtycke?

! Om rederiet vill flytta dig till ett fartyg i ett annat trafikområde med en annan basort så kräver det normalt ditt samtycke. Detta regleras i 5 § mom. 1. i färjebilagorna för respektive yrkeskategori.

Är det däremot ett fartyg med samma basort som ditt nuvarande har arbetsgivaren rätt att flytta dig. Är du osäker på fartygets basort är det arbetsgivarens skyldighet att upplysa dig om detta.

Malin Persson, Ombudsman

"Du har rätt att välja om du vill ta ut saldo i ledighet eller kontant när du avslutar din tjänst."



Report warns of unhealthy pressure at work

The issue of working hours and rest periods on board could be critical for the shipping industry in terms of new recruitment and reversing the tendency of personnel to search for jobs ashore. Researchers at the World Maritime University (WMU) hope to shed more light on real conditions of life at sea from the seafarers' perspective.

Translation: Alan Cranmer

Their recently published report, "Working time at sea: normality and decent work" is a worldwide survey of seafarers' perception of how working hours and rest time rules are applied, as well as workloads and staffing on board. In their compilation of the responses the authors, Maria Carrera Arce, Raphael Baumler and Bikram Bhatia, hope to illustrate and clarify the extent of problems linked to current working hours and rest time rules. A total of 6 304 seafarers responded to the survey. More specifically, the researchers focused on gaining seafarers' views on factors causing fatigue, the effectiveness of current regulations, work, rest and sleep patterns, procedures for recording working hours and rest time, and other related challenges.

In their summary, the authors of the report state that respondents want

better recognition of the issues around working hours and rest time by shipping companies, flag states and port city controls. They stress the necessity of reforming regulations on staffing and working hours to reduce the risk of fatigue in real terms, as well as emphasising that the adjustment of working hours and rest time journals may have negative consequences for seafarers. This practice hides the real amount of overtime worked, which increases fatigue, risks the health and well-being of seafarers and may jeopardise safety.

– The report is another reminder of the need to address this long-standing problem and to consider meaningful changes in regulations and in work culture in the shipping industry, says Maria Carrera Arce, researcher at WMU.

How serious is the problem of fatigue on board?

"There is a direct link between fatigue on board and too high workload with long working hours"

– Fatigue involves a number of issues, including organizational factors, the work environment and individual factors. However, there is a direct link between fatigue on board and too high workloads with long working hours, which means that workers cannot recover enough, says Maria Carrera Arce.

The WMU report states that low staffing on board is a chronic problem.

– When the workload is not balanced by sufficient staffing to meet opera-

tional needs, the norm becomes too long shifts.

Is fatigue an accepted condition on board?

– Fatigue is present in all modes of transport, but it is more difficult to detect and link to safety incidents in shipping. Major accidents at sea are relatively rare, even when a navigation officer suffers from sleep deprivation. If you compare this with road traffic, for example, a driver's microsleep could quickly lead to a serious accident. This means that the importance of fatigue in shipping tends to be underestimated and in practice it becomes more accepted than in many other professions and industries, explains Maria Carrera Arce.

Fatigue and lack of good, adequate sleep increase the risk of mistakes and thus of accidents, according to science and research. However, Maria Carrera Arce and her co-authors claim that insufficient sleep can also be linked to physical health problems, mental instability, decreased attention and impaired memory.

– The issue is usually discussed in terms of how ship safety and business finance risks are negatively affected, but the negative effects of fatigue on workers' health are often overlooked. International organisations such as ILO and IMO have started to review the rules on working hours, rest time and fatigue.

Maria Carrera Arce points out that navigation officers are particularly exposed to the risk of fatigue.

– Various studies of exhaustion in



An increased workload at sea could be tied to low staffing.
 – When the workload is not balanced by sufficient staffing to meet operational needs, the norm becomes too long shifts, says Maria Carrera Arce.

shipping show that nautical officers usually sleep about five hours a day and have less regular sleep patterns. Officers have fewer hours of sleep than other crew members.

The WMU study underlines the fact that seafarers work an average of 75 hours a week, compared to an average of 43 hours for other workers. The ILO considers 48 hours a week to be the

maximum limit for normal working hours.

– More than eight hours work a day increases the risk of accidents as well as poor health, says Maria Carrera Arce.

Rest and recovery are crucial to feeling good at a workplace and performing jobs according to requirements. Maria Carrera Arce and her colleagues believe that the entire maritime sector must work together to improve working condi-

tions at sea and address the main problem of workload and short manning.

– Post COVID studies have shown that a large proportion of seafarers want to change profession due to high workloads, poor working conditions and stagnant wages. If we want younger generations to consider working at sea, the quality of life on board must be improved, otherwise it will be difficult to attract new employees.



Lösning till korsordet i sjöbefälen nr 2/2026

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut: David Nilsson, Lund, Jonny Stenbacka, Kungsbacka, Niclas Jornée, Järfälla. Dessa har belönats med en trisslott vardera.

Svenska sjöräddare smiter från jobbet.

Tack alla arbetsgivare som låter våra sjöräddare släppa allt för att rädda liv till sjöss när lamret går. Läs mer på sjoraddning.se



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

Ditt medlemskap i Sjöbefälsföreningen

Som medlem får du tillgång till stöd, råd och förmåner anpassade för livet inom sjöfarten. Här ser du vilket medlemskap som passar dig och vilka tjänster som ingår.

Verkställande direktör

Peter Hellberg,
08-518 356 05

Ombudsmän i Stockholm

Karl Huss,
08-518 356 10
Hannes Kätterer,
08-518 356 11

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens,
08-518 356 10

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius,
031-12 80 50
08-518 356 35

Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson,
08-518 356 66

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf,
08-518 356 50

Kommunikatör

Madeleine Fagerström,
08-518 356 03

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson,
08-518 356 55
Kristina Rosén,
08-518 356 60

Ekonomi

Inga Bergenmalm,
08-518 356 65
Elin Mehlqvist,
08-518 356 20

SMBF Service

Charlotte Lindberg,
08-518 356 95

Expeditionen i Stockholm

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck
Box 4040, 128 04 Bagarmossen
Telefon, 08-518 356 00
Expeditionstid 8.00–16.00
lunchstängt 11.30–12.30
E-post sbf@sjobefal.se
sjobefalsforeningen.se

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkrings-
förmedlare, wavelink.se
Jenica Rhodes,
0761-45 00 99
Madeline Edlund,
0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med
Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

Förändringar

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 sjobefalsforeningen.se

Kontaktvägar

Behöver du komma i kontakt med föreningen eller hitta uppgifter till din klubbordförande? Aktuella kontaktuppgifter finns alltid på sjobefalsforeningen.se.



Bli medlem

Aktivt medlemskap

För sjöbefäl/chefer med svensk arbetsgivare inom EU/EES. Fulla medlemsrättigheter, inklusive försäkringar och medlemslån. **274 kr/mån.**

Interaktivt medlemskap

För svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Begränsat partsstöd, övriga rättigheter kvarstår. **67 kr/mån.**

Passivt medlemskap

För tidigare sjöfartsanställda/pensionärer. Ingen rösträtt eller valbarhet. **180 kr/år.**

Studerandemedlemskap

För studerande vid sjöfartshögskola. Ingen rösträtt/valbarhet. **180 kr/år.**

Gäller alla medlemmar

- Mötesrätt (yttra & föreslå)
- Tidskriften Sjöbefälen
- Medlemsinformation (yrkesrelaterad info skickas inte till passiva/studerande)

Inte medlem ännu?

Ansök på vår webbplats eller kontakta kansliet: 08-518 356 00 sbf@sjobefal.se



Förmåner för dig som är medlem



Semesterhus för medlemmar

Njut av vårt havsnära sommarhus i Torrevieja i Spanien eller våra fjällstugor i Idre, Åre och Sälen.

Fler erbjudanden online

Upptäck alla medlemsförmåner, rabatter och aktuella erbjudanden på vår hemsida.

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

20+
års erfarenhet

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

95 %
av våra kunder
får snabb
respons

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

100 - 200
dagars
ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

110 000 kr
försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 110 000 kr/mån.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön de första 100 dagarna, därefter gäller 70 %. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa.

Besök www.accept.se/sjobefal eller scanna QR-koden för att läsa mer.

