

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 7 NOVEMBER 2021 ÄRGÅNG 10

NYHETER

**Svensk flagg halkar
efter på vita listan**

INTERVJUN MALIN PERSSON

**Hon ska bedöma
belöningsbidragen**

KULTUR/HISTORIA DJUR OMBÖRD

**Som sällskap
och proviant**

TEMA

FRAMTIDENS KOMPETENS

- PROJEKTET SKILLSEA SKA STÄRKA SJÖFARTEN
- CHALMERSELEVER POSITIVA TILL TEKNIKUTVECKLING
- ARBETSGIVARNA: INGEN PÅVERKAN PÅ BEMANNINGEN
- SBF: TEKNIKSPRÅNG ÖPPNAR FÖR NYA TJÄNSTER

REPORTAGET

50 ÅR TILL SJÖSS

BOGSRBÅTSSKEPPAREN RONNY GUSTAFSSON HAR VARIT MED FRÅN "SJÖFARTENS STENÅLDER" TILL "RYMDÅLDERN"

Elevunderlaget är det största problemet

NOVEMBER

Ingen vet exakt hur länge det har pågått sjöfartsutbildningar i Sverige, men de första stegen till en mer seriös sjöbefälsutbildning började ta form år 1841, när Kungl. Maj:t beslöt att statliga navigationskolor skulle inrättas runt om i landet. Totalt har cirka tio sjöbefälsskolor funnits i landet. Idag är endast två sjöfartshögskolor kvar, men de håller i stället en mycket hög klass, jag vill påstå att den svenska utbildningen är bland de bästa i världen.

Sjöbefälsföreningen är Sveriges äldsta, idag aktiva, fackförening. Initiativet till bildandet kom, bland annat från ett antal befälhavare som ansåg att maskinbefälet behövde en ordentlig utbildning för att säkert kunna hantera den nya tekniska utrustningen som på allvar började installeras på fartyg. Vi talar om 1848 och redan då tog Sjöbefälsföreningen ett ansvar och engagerade sig i utbildningsfrågor och genom vårt eget förlag har det tryckts ett stort antal läroböcker genom åren. Sedan dess har Sjöbefälsföreningen varit drivande i utbildningsfrågor, vi är till exempel fortfarande involverade i att ta fram ny studielitteratur för sjöbefälsutbildning, vi stöttar elever med studiestipendier och vi sitter med i skolornas utbildningsråd.



MIKAEL HUSS

Detta nummer av tidskriften Sjöbefälen har temat "Framtidens kompetens" och innehåller artiklar om framtida efterfrågade kompetenser. Våra skolor följer denna fråga med stort intresse och utvecklingen medför säkert ändrade eller nya befattningar ombord. EU och ETF är inblandade i olika projekt, till exempel SkillSea, där man undersöker vad som behövs på en sjöarbetsmarknad som genomgår snabba förändringar. Avsikten med SkillSea är att vidareutbilda befintlig och idag yrkesverksam personal men även att på sikt förstärka de framtida sjöbefälsutbildningarna inför kommande marknadskrav. SkillSea sätter fokus på digitalisering, klimathänsyn och hållbarhet samt ledarskap, med motiveringen att det är dessa inriktningar som i hög grad kommer att påverka och utveckla sjöfarten i en nära framtid.

Det som kan noteras är att branschen efterfrågar djupare

kunskaper inom elteknik och elektronik. Branschen kräver välutbildad och kompetent personal som kan ställa om och snabbt anpassa sig till ny teknik. Vi konstaterar att i vårt grannland Danmark så byggs det ytterligare en ny sjöbefälsskola, den är numera femårig och där ska man komplettera den traditionella utbildningen med mer elteknik. Vi noterar med glädje att både Kalmar och Chalmers också är inne på dessa banor.

Nu är det nog inte innehållet i utbildningarna som är det största problemet för våra skolor, det är elevunderlaget. För några år sedan presenterades rapporten "Tempen på sjöfarten", den visade på ett växande behov av att nyrekrytera, och att intagen till sjöbefälsskolorna måste öka. Enligt undersökningen behöver svenska redare anställa cirka 800 personer de kommande fem åren, varav 450 befäl. Det behövs alltså både befäl och manskap. Fyra av tio rederier uppgav att de hade svårt att rekrytera. Arbetsförmedlingens statistik visar att det endast finns ett fåtal personer att tillgå och att vi dessutom har stora pensionsavgångar.

Rekrytering är i huvudsak en arbetsgivarfråga, men det är också livsviktigt för skolorna. Tyvärr har redarna sedan något år tillbaka dragit sig undan ansvaret att ge eleverna prakticklön under praktikperioden. En mycket märklig och konstig åtgärd som inte kostade många kronor, men som var oerhört uppskattad bland eleverna och också en morot för de som funderade på en sjöbefälsutbildning. Ännu underligare blir detta, då samma redare vill lägga ner resurser på att rekrytera fler elever till sjöbefälsutbildningarna.

Rederierna har också varit restriktiva med att anställa juniorbefäl, det vill säga de nyutexaminerade sjöbefälen. Jag tänker då närmast på att långt ifrån alla rederier anställer eller tar hand om juniorer, speciellt i perioder av lågkonjunktur. Det är oerhört viktigt för det nyutexaminerade sjöbefälet att snabbt få ett arbete, men även rederierna behöver fånga upp juniorbefälen för att inte förlora dem till företag i land. Landbaserade företag blir alltmer intresserade av sjöbefäl, främst sjöingenjörer, då de vet att elever som genomgått en sjöbefälsskola både har en praktisk och teoretisk utbildning av mycket hög kvalitet.

Ett annat ännu märkligare förslag från vissa redare, tyvärr också med stöd från Föreningen Svensk Sjöfart, alltså redarnas branschorganisation, är att försöka starta ett snabbutbildningsspår genom att minimera utbildningen till den absolut lägsta nivå som internationellt regelverk, STCW, kräver. STCW har till syfte att sätta internationella miniminivåer på den kunskap en sjöman måste ha för att överhuvudtaget kunna framföra ett fartyg någorlunda säkert. Tanken och andemeningen med STCW är att höja den internationella standarden och lyfta länder med utbildningar som ligger på en alltför låg nivå – inte att sänka nivån i de länder som redan har ett bra utbildningssystem. En snabbutbildning är inte ens en kortsiktig lösning på ett problem som redarna själva varit med och skapat.



sjöbefälen Nr 7

12

04 Nyheter

Svensk flagg halkar efter på vita listan
Så här kommer de nya isbrytarna att se ut
Oscar Lindgren tar över plats i ITF:s styrgrupp

10 Fackligt

Facklig styrka är en bra försäkring för arbetstagares rätt
Ordförande har ordet

12 Reportaget: Grizzly af Gefle

Befälhavaren Ronny Gustafsson har jobbat över 50 år till sjöss

16 Intervjun: Malin Persson

Hon ska granska belöningsbidragen

20 Tema: Framtidens kompetens

Brett kompetenslyft ska stärka sjöfarten
Sjöfarten kan få nya yrkesroller
ETF: SkillSea stärker europeisk arbetskraft
Arbetsgivarna: Ingen påverkan på bemanningen
SBF: Tekniksprång öppnar för nya tjänster

28 Kultur/historia: Djur ombord

Som sällskap och proviant

30 In English: SkillSea

Broad skills development project will future-proof shipping sector

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 12 november 2021

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

Framsidesbild Felicia Liljeröth går första året på Chalmers sjökaptensprogram. Foto Claes Hall

TS-kontrollerad upplaga 6 100 ex

MEDLEM AV SVERIGES
TIDSKRIFTER



20





Svensk flagg halkar efter på vita listan

Sverige dalar på Paris MOU:s lista över andelen kvarhållna fartyg och ligger nu på 20:e plats. Transportstyrelsen kommer att genomföra en utökad rederitillsyn på tre fartyg som har återkommande problem. Samtidigt planerar Paris MOU att förändra sättet på vilket resultaten från hamnstatskontrollerna presenteras. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO TRANSPORTSTYRELSEN OCH SVENSK SJÖFART

NORRKÖPING OKTOBER 2021

Under flera år låg Sverige i toppskiktet på Paris MOU:s vita lista där de nationer med minst andel kvarhållna fartyg i förhållande till antalet genomförda inspektioner delges. Men efter en förstaplaceering 2016 har den blågula flaggen dalat

och i år hamnar Sverige på plats 20 av totalt 39 nationer. Listan toppas av Norge och Danmark, men även länder som Bahamas, Grekland och Malta har passerat Sverige. Pernilla Wallin, sjö- och luftfartsdirektör på Transportstyrelsen, menar dock att det här inte säger något om kvalitén på den svenska flaggen.

– För små sjöfartsnationer som Sverige får enstaka kvarhållanden stor effekt, säger hon. Det viktiga är att Sverige finns på den vita listan, inte vilken placering vi har.

Inte heller Svensk Sjöfarts vd, Rikard Engström, är särskilt bekymrad över den svenska flaggens kräftgång.

– Så länge vi är med i tätklustret och håller oss på den vita listan ser jag ingen anledning till oro, även om det förstås alltid är roligare att ligga på plats 1 än på plats 20, säger han. En orsak till att vi halkat ner kan vara att det blir allt tätare mellan positionerna bland de som ligger högst upp på listan och att flera nationer kommit ikapp oss, så att säga.

Sveriges nuvarande placering är resultatet av 4 kvarhållna fartyg vid 288 inspektioner mellan 2018 och 2020. De svenska fartyg som kvarhållits har gjort det på

grund av elektriska installationer generellt (1), sjökort (1), nödsituationer, belysning, batterier och strömbrytare (1) samt övrigt, såsom hälsoskydd och sjukvård (2).

– Tre av fartygen är återkommande i statistiken och i de fallen har vi beslutat om en utökad rederitillsyn, säger Pernilla Wallin. Men att ett fartyg har en allvarlig brist behöver inte betyda att fartyget i övrigt håller låg kvalitet.

Pågår arbete att förändra modellen

Paris MOU:s listor bygger på en matematisk beräkningsmodell som bland annat tar hänsyn till antalet utförda inspektioner i relation till mängden kvarhållna fartyg de senaste tre åren. Resultaten sammanställs i tre olika listor – en vit, en grå och en svart. Länder med bäst resultat återfinns på den vita listan medan de med sämst utfall hamnar på den svarta. Enligt Dan Sarenius, inspektör på Transportstyrelsen, är den beräkningsmodell som används ett ganska trubbigt instrument; framför allt för små flaggstater som Sverige där enstaka kvarhållna fartyg får direkt effekt på placeringen.



Pernilla Wallin

Rikard Engström

– Självklart är det inte bra att Sverige halkar neråt på listan och har gjort så under flera år, säger han. Men listorna är egentligen ingen kvalitetsstämpel på flaggen.

Dan Sarenius berättar att det pågår ett arbete inom Paris MOU för att förändra beräkningsmodellen och sättet på vilket resultaten publiceras.

– Ett förslag som diskuteras är att presentera länderna i bokstavsordning istället för efter placering. Men det finns också krafter som vill ta bort listorna helt och hållet och använda något annat system

istället, som exempelvis Thetis.

Thetis används inom EU för att riskbedöma fartyg och besluta om vilket tonnage som ska prioriteras vid inspektion. I Thetis tas hänsyn till flera parametrar, däribland flaggstat, ålder, fartygstyp och certifikat. Systemet administreras av den europeiska sjöfartsmyndigheten Emsa.

– Thetis ger en mer rättvisande bild av ett fartygs status än Paris MOU:s beräkningsmodell. Och ett system för att bedöma risker behöver vi ha. Det finns politiska beslut som säger att fartyg som går under EU-flagg måste vara på den vita listan. Hamnar de på den grå måste de redovisa det för EU-kommissionen, säger Dan Sarenius.

På Paris MOU:s grå lista finns flaggstater som Estland, Filipinerna och Algeriet. Belize och Togo återfinns tillsammans med sju andra nationer på den svarta listan. I den absoluta botten återfinns Albanien där 74 inspektioner resulterat i 17 kvarhållna fartyg.

Beslut om hur Paris MOU ska hantera riskbedömning av fartyg och presentationen av listorna fattas i maj nästa år. **LS**



NORDENS STÖRSTA FOTOTÄVLING FÖR SJÖFOLK

Delta med dina bästa bilder från arbetet eller fritiden till sjöss. Senast 31 december 2021.

www.seatime.se/fototavling

Foto: "Corona pilot"
Mikael Söderholm, Wisby Pacific
Nordiska Fototävlingen för Sjöfolk 2020



Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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



Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30

Telefon: 08-556 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Stena Line to launch a fossil free ship before 2030

Stena Elektra will be the world's first fossil free RoPax vessel of its size. She will measure approximately 200 metres and combine a passenger capacity of 1,000 with 3,000 lane metres freight capacity.

The vessel will run on battery power for approximately 50 nautical miles, the distance between Gothenburg and Frederikshavn, and it will be charged in port.

Stena Line is also looking into combining the electrification with other alternative fossil free fuels such as fuel cells, hydrogen and bio methanol for longer reach.

Read more at stenaline.com/sustainability



SAN lanserar ny arbetsmiljö- utbildning på webben

San, Sjöfartens arbetsmiljönämnd, har lanserat en ny webb-utbildning om arbetsmiljö ombord.

– Jag vågar nog påstå att det här är en av de bästa webbaserade utbildningar vi har om arbetsmiljö ombord i fartyg, säger Cecilia Österman, forskare och lärare i arbetsmiljö vid Sjöfartshögskolan i Kalmar samt ledamot i San:s styrelse. Den är pedagogiskt upplagd och krånglar inte till det. Vi vill visa att arbetsmiljö faktiskt inte är så komplicerat som man kanske kan tro.

Målgrupp är alla som arbetar ombord samt andra som arbetar med arbetsmiljö- och säkerhet inom sjöfarten. Utbildningen tar en halvtimme och är kostnadsfri. Den finns på SAN:s hemsida: www.san-nytt.se.

Wallenius Wilhelmsens svensk- flaggade Nabucco levererad

Det sista fartyget i Wallenius Hero-serie, *Nabucco*, är nu levererad från varvet i Kina och har startat sin resa mot Europa, det skriver Sjöfartstidningen. *Nabucco* har fått svensk flagg. Hero står för High Efficiency RoRo och är PCTC-fartyg (pure car truck carrier) och fraktkapaciteten ligger på 7 700 CEU (Car Equivalent Units).

– Fartygen i den här serien har en fantastiskt effektiv lastlåda ombord, det finns knappt ett utrymme som inte går att använda till att lasta. Det är väldigt välplanerat, säger överstyrman Per Lundholm, till Sjöfartstidningen.

De andra tre fartygen i Hero-serien heter *Titus*, *Traviata* och *Tannhauser*.

Tallink Silja och Viking Line går med vinst igen

Båda kryssningsföretagen Tallink Silja och Viking Line har gått med vinst för första gången sedan Coronapandemin bröt ut.

– Trots höga bränslepriser och de fortsatta effekterna av covid-19 i vår bransch och vårt företag är jag glad att vi har kunnat visa på den första kvartalsvinsten sedan starten av pandemin. Detta resultat har uppnåtts genom en stor laginsats från alla på Tallink över alla våra verksamheter samt extremt snäva kostnadskontrollåtgärder. Det är det första ljuset vi har sett efter en period med en nettoförlust på mer än 151 miljoner euro på ett och ett halvt år, säger Tallink Gruppens vd Paavo Nögene, i ett pressmeddelande.

– Resultatet för koncernens tredje kvartal överträffade förväntningarna. Verksamheten har fortsättningsvis präglats av passagerarvolymen som klart understiger de som uppnåddes före pandemin och därmed har vi haft en fortsatt fokusering på driftkostnaderna. Effektiviteten har förbättrats både avseende intäkter och kostnader. Resultatet för det tredje kvartalet kan därför under rådande omständigheter anses vara glädjande, kommenterar Viking Lines vd Jan Hanses resultatet i ett pressmeddelande.

APROPÅ PARIS MOU:S RANKNING:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Så här kommer de nya isbrytarna att se ut

Sjöfartsverket släpper nu bilderna på hur de nya isbrytarna ska se ut. De kommer att kunna bryta en bredare isränna, manövreras enklare och byggas för att kunna ha fossilfri drift. Men finansieringen är ännu inte klar.



Illustration av Sjöfartsverkets nya isbrytare

NORRKÖPING OKTOBER 2021

En intresseförfrågan har nu skickats ut från Sjöfartsverket till tänkbara leverantörer av de nya isbrytarna.

– Isbrytarna är viktiga för Sveriges näringsliv. Utan isbrytning riskerar norrländska hamnar att hålla stängt upp till 130 dagar om året, säger Katarina Norén,

generaldirektör på Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

De nya isbrytarna ska kunna bryta en isränna som är 32 meter bred, istället för dagens 24 meter, vilket skulle innebära att norrlandshamnarna kan ta emot större lastfartyg. Men trots att tre av Sjöfartsverkets fem isbrytare snart är över 50 år gamla, så har fortfarande inte finansieringen säkrats

till de nya isbrytarna. Kostnaden beräknas till mellan 1,4 och 2 miljarder kronor per isbrytare och Sjöfartsverket vill att pengarna ska tas från den nationella infrastrukturplanen. Förhoppningen är att den första isbrytaren kan vara i trafik redan 2027.

– Vi kommer stå redo nästa sommar att påbörja upphandlingen om finansieringen är klar, säger Katarina Norén.

Mercy Ships Race Wednesday 11 May 2022



Support Mercy Ships!



Run/walk
5/10 km in
Mariehamn or
where you
are



Train for the race Mondays (from 6 September 2021) at 1900-2000 hrs. Start outside Alandica in Mariehamn. The training programme also published every Monday at www.facebook.com/alandssjofart

Maritime Day Thursday 12 May 2022



Organizer

ålands sjöfart

In co-operation with

Ålands
landskapsregering

DNV

WÄRTSILÄ

ALANDIA

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MEETING POINT MARIEHAMN

Information and registration at

www.sjofart.ax

Oscar Lindgren tar över plats i ITF:s styrgrupp

Sjöbefälsföreningens ombudsman Oscar Lindgren tar över som delegat i ITF:s styrgrupp för MSC, Maritime Safety Committee, efter vd Mikael Huss.

– Det känns väldigt roligt att axla den här rollen och få fortsätta driva arbetet framåt. Det är många frågor som berör våra medlemmar, säger Oscar Lindgren.

ITF International Transport Workers' Federation, är en sammanslutning av fackförbund för transportarbetare världen över. Deras främsta syfte är att förbättra villkoren för världens alla transportarbetare. Inom segmentet sjöfart finns en kommitté som heter MSC, Maritime Safety Committee, som arbetar med sjöfartsfrågor mot IMO, International Maritime Organization, som är ett FN-organ med 174 medlemsländer. I IMO fattas alla beslut som rör internationell sjöfart och ITF har där status som rådgivande organisation, vilket innebär att ITF:s representanter får sitta med på

möten och har yttrande- och förslagsrätt.

Oscar Lindgren har suttit med som delegat i ITF MSC sedan 2019. ITF MSC har plats för 20 delegater från hela världen, och här har Sjöbefälsföreningen hela tre platser.

– Det är jättekul att Sjöbefälsföreningen har så stort inflytande internationellt. Tyvärr tror jag att det här är något som inte alla av våra medlemmar känner till. Men i och med att de flesta besluten för sjöfarten fattas internationellt så är det väldigt viktigt att vi har en bra representation här.

Och nu har Oscar alltså även fått en plats i styrgruppen på sex personer, som

ska styra ITF:s arbete i IMO. ITF har fem prioriterade områden: Human element, bemanning, automatisering, STCW/STCW-Fiske och miljö samt frågor som påverkar sjömäns säkerhet. Utifrån de fem områdena ska styrgruppen avgöra vilka frågor som ITF ska prioritera på IMO:s möten.

– Det är ett stort förtroende att få sitta med i styrgruppen, och det känns både utmanande och väldigt roligt. Vi har några i den här gruppen som har suttit med länge som jag kommer att få bra stöd och rådgivning ifrån. Jag kommer att få vara med och påverka de frågor som vi ska driva det kommande året, säger han.

Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss trappar nu ner och kliver av sitt uppdrag inom ITF. Han var med och startade styrgruppen och har representerat Sjöbefälsföreningen i ITF i 30 år.



Oscar Lindgren

FOTO: SOFI CEDERLÖF

Maritime Day Thursday 12 May 2022

MEETING POINT
MARIEHAMN

Information and
registration at
www.sjofart.ax



Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

WELCOME!

Organizer

ålands sjöfart

In co-operation with

Ålands
landskapsregering

DNV

ALANDIA

WÄRTSILÄ

Facklig styrka är en bra försäkring för arbetstagares rätt

Det har lagts ett förslag på en ny moderniserad arbetsrätt som varit ute på remiss. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger sin syn på de grundläggande fackliga frågor som förslaget väcker.

Under många år som arbetsrättsjurist och som ombud för arbetstagare som medlemmar i facket har jag dragit en slutsats. En grundläggande förutsättning för rättvisa på arbetet förutsätter mycket ofta att det finns en stark facklig organisation på plats. Oavsett avtal och lagregler står sig arbetstagaren ganska slätt om hen inte är med i facket eller om facket är svagt. Förhandlingshjälpen och rättskyddet som medlemmen får i facket är ovärderligt.

Jag tar upp detta i samband med förslagen till förändringar av LAS, på grund av att de innehåller en minskning av skyddet i lagstiftningen vid uppsägning och avsked. Jag menar att det skydd som arbetstagare behöver alltid kommer att behöva kombineras med ett starkt fack.

Tvist vid uppsägning

Ett av förslagen till förändringar i LAS gäller regeln om att vid en tvist om uppsägningen eller avskedet så består anställningen tills tvisten blivit löst. Enligt det nya förslaget så kommer anställningen inte bestå tills tvisten är slutligt avgjord. Nu kommer, i stället för lön under fortsatt anställning, arbetslöshetsersättning att utgå. Detta innebär att fackets insats kommer att bli viktigare. Det

föreligger inget hinder för facket vid en kränkande godtycklig uppsägning eller avsked att omedelbart begära tvisteförhandlingar och lägga sin tyngd i att få en snabb rättelse. Det skulle, enligt min erfarenhet, vara mer eller lika mycket värt som regeln i den gamla lagen där ogiltighet innebar att anställningen var kvar tills tvisten slutligt avgjordes.

Dessa förhandlingar kan tas upp snabbt och vara korta och effektiva samt, om inte överenskommelse nås lokalt, snabbt tas upp på central nivå. I uppenbara fall kommer en överenskommelse att kunna nås antingen om återgång i arbete eller att det visar sig att arbetsgivaren har rätt att säga upp eller avskeda. Jag menar att en effektiv handläggning från facket kan motverka försämringen i LAS om att inte ha rätten att kvarstå i arbetet tills tvisten är slutligt avgjord. I de fall det inte lyckas nå en överenskommelse kan tvisten tas vidare till Arbetsdomstolen. Tyvärr innebär det att det tar lång tid innan tvisten löses.

Detta kanske behöver innebära en viss ändring i handläggningssättet för hur dessa tvister hanteras av facket, främst vad avser tidsaspekten. Det främsta skälet är naturligtvis att ju längre tid som arbetstagaren mås-

te vara borta från jobbet under tvistens gång, desto svårare är det för arbetstagaren att komma tillbaka och även för arbetsgivaren att ändra sig.

När reglerna i LAS ändras kommer kunskap om Arbetsdomstolens domar bakåt i tiden fortsatt ha stor betydelse. Det gäller för de som förhandlar att bevärna sig med kunskap om de skäl som inte ska ligga till grund för uppsägning eller avsked och för facket att ge nya LAS-kurser men även att ha en backup för de lokala förhandlingarna med kunniga ombudsmän och jurister.

Avskräckande skadestånd

Det ska noteras att det i förslaget till nya LAS har sagts att vid felaktiga uppsägningar och avskedanden ska skadeståndet vara avskräckande och parterna har enats om att det allmänna skadeståndet vid en felaktig uppsägning bör uppgå till 135 000 kronor och till 190 000 kronor för ett felaktigt avskedande. Detta naturligtvis utöver skyldigheten att utge ekonomiskt skadestånd som nu ska börja löpa omedelbart efter uppsägningstidens utgång eller direkt efter ett avskedande.

Den största arbetsuppgiften för alla fack är att försvara och förhandla om kollektivavtalet, då rättigheter och skyldigheter på jobbet regleras i just kollektivavtalet. Innan LAS kom till på 70-talet var det nästan bara kollektivavtal som skyddade anställningarna. I grund och botten handlar det om att facket är en garant mot oacceptabla och kränkande åtgärder från en arbetsgivare. **SG**



Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Refresh: Olje- och kemikalielasthantering för fartygs- och maskinbefäl (3 dgr), ROC samt GOC. Även ECDIS (3 dgr), FB VIII, MB VIII och HSF.

www.sjosportskolan.se

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Ordförande har ordet

Hej bästa medlemmar och kära läsare!

Efter uppstarten av *Mignon* fick vi göra några ordentliga sjöresor – härligt! Bortsett från att jag (som jag tidigare nämnt) ofta blir sjösjuk av att åka på oceanernas långa våglängd i ett kort fartyg, där det fattas 50-100 meter på längden och fartygen inte är byggda enligt nuvarande MLC-regler, så var det härligt!

Några veckor efter att jag mönstrat av talade jag med en av mina vänner som jag känt längst och han frågade lite om detta med pension (han är också till sjöss sedan 1980). Han berättade att han talat med några av sina skeppskamrater och alla hade olika uppfattningar eller visste exakt vad som gäller rörande pension och i synnerhet förtida pension, sannolikt har ingen rätt... Tyvärr är det allt för få som börjar fundera över detta med pensionssparande före 40 eller 50, jag skall inte säga att det är för sent då, men ju förr man börjar fundera över hur ekonomin efter pensioneringen kommer att se ut, desto bättre är det. I synnerhet gäller ju detta för er som är "ITP 1:or"! Tyvärr händer det att en del "äldre" befäl, som då de byter arbetsgivare erbjuds ITP 1 istället för ITP 2. Tänk på att kontakta Sjöbefälsföreningen om du får ett sådant anställningserbjudande, för att utreda vad det kan få för effekter på din pension.

Jag kommer osökt att tänka på ett par personer jag seglade med på -80 och -90-talen som sade "jag kommer inte att segla en dag efter 60!", men då de fyllde 60 upptäckte de att de var tvungna att arbeta ytterligare några år, "men inte en dag efter 62", vilket det blev med viss marginal.

En av mina bröder är systemvetare (=datorer) och en gång under förra årtusendet sade han att "det är alltid så med nya programmerare, de lägger in för många kontrollfunktioner",

det vill säga att man skall bekräfta att man verkligen vill kopiera, skriva ut, spara eller vad det nu är. Det har fastnat hos mig. För några år sedan blev jag lite "sur" kan vi väl kalla det ("pissed off" heter det på engelska). En av mina medarbetare som innehar en befälsbehörighet skulle regelbundet kontrollera en sak och rapportera det i ett formulär. Därefter skulle jag kontrollera att min medarbetare gjort vad denne skulle göra och godkänna det. Sedan skulle inspektören kontrollera att min medarbetare respektive jag gjort vad vi skall göra och godkänna det. Därefter skulle resultatet skickas till en extern firma som skulle verifiera att ett av fartygets maskinbefäl, fartygets chief respektive inspektör gjort våra jobb.

Efter att jag "morrat" lite, så försvann åtminstone den ena kontrollinstansen, så nu är vi bara två som skall verifiera att min medarbetare sköter sitt arbete.

Tror att jag skrivit om detta tidigare, men jag tycker att det är ett problem att vi inte längre har pappersförfattningar ombord, eftersom fartygen inte automatiskt får information om att det finns en ny författning. Som exempel man ju ta TSFS 2019:56, Arbetsmiljö på fartyg, som är väldigt viktig, hur många ombord – eller för den delen i landorganisationen – har läst den?



MATS HÖGBLOM



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

HÖSTEN 2021

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

HELSINGBORG

BST refresh 9-10 november 16-17 november 23-24 november	AFF refresh 10-11 november 17-18 november 24-25 november	Kombi refresh (BST+AFF) 9-11 november 16-18 november 23-25 november
---	--	---

GÖTEBORG

Kurser startar och erbjuds från 2022.

FÖRNYA ERA

CERTIFIKAT

MED OSS!



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

”Självbevarelsedrift är bästa grejen”

Sjökapten Ronny Gustafsson har arbetat med bogsering sedan början av åttiotalet. Men trots all den erfarenhet och rutin han har kräver varje bogsering fortfarande hans fulla uppmärksamhet för att minimera risken för olyckor.

Captain of T/B Grizzly
Ronny Gustafsson

Med över 50 år till sjöss har befälhavare Ronny Gustafsson hunnit uppleva både sextantnavigering på styckegodsare och det första svenskflaggade fartyget med utländsk besättning. I dag är han bogserbåtsskeppare på *Grizzly af Gefle* i Gävle hamn och planen är att fortsätta arbeta tills han fyller 70. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

GÄVLE OKTOBER 2021

Den här oktoberdagen är perfekt för den som arbetar på bogserare. Havet ligger kav lugnt, solen gassar och temperaturen håller sig runt tiogradsstrecket. Enda problemet är det skarpa solljuset som flödar in i styrhytten och gör det svårt att läsa av instrumenten. Befälhavare Ronny Gustafsson och matros Pontus Fyhr gör sitt bästa för att skugga displayerna med händerna, men utan framgång. Å andra sidan är det inget större bekymmer. Ronny känner hamnen väl och det ankommande containerfartyget *Fiona* som ska bogseras in till kajen, anlöper här regelbundet.

– Jag har gjort det här tusentals gånger och mycket går på rutin, säger Ronny medan han manövrerar bogseraren *Grizzly af Gefle* ut från kajen. Det är bara två kajer här som vi jobbar med, en för olja och en för containrar, och visst kan det bli lite enahanda ibland. Men ord som "som vanligt" och "enahanda" är faktiskt jättetrevliga när man blir lite äldre.

16 år och skoltrött

Den 8 februari var det på dagen 50 år sedan Ronny mönstrade på sitt första fartyg, *m/s Vretaholm*, vid Stigbergskajen i Göteborg. Då var han 16 år, skoltrött och hade ingen aning om vad han ville med sitt liv. Tillbaka i skolan efter sommarlov 1971 fick han en ny bänkkamrat. Kompisen hade jobbat som diskare på en Stena-färja över sommaren och hans berättelser väckte Ronnys intresse.

– Det lät som om det kunde vara något för mig. Jag mönstrade på *Vretaholm*, en Broströmare som gick ner till Mexikanska Golfen. Vi var borta i två och en halv månad, men jag tyckte det kändes som ett år. När jag kom hem igen var jag helt fast. Det var på sjön jag ville jobba.

Med föräldrarnas godkännande sökte han plats som elev i Broströms befälsprogram och blev antagen. Han placerades på elevfartyget *m/s Travancore* tillsammans med elva andra däcksbefälselever

och lika många tekniker. De pluggade ombord och varvade studierna med arbete.

Befälseleverna mönstrades upp så snart sjötiden tillät och när Ronny fyllde 20 fick han sin första befälstjänst som andrestyrman junior på *m/s Brosea*.

– Jag var yngst bland befälen ombord och så fortsatte det i många år. Under 70-talet började nedskärningarna inom svensk sjöfart, men de kapade alltid besättningen precis akter om mig och jag lyckades hålla mig kvar medan de som var yngre fick gå.

Fullt fokuserad på uppgiften

Gibraltarregistrerade *Fiona* närmar sig över den glittrande fjärden. Hon har tagit lots ute vid den klassiska fyrplatsen Bönan och ska mötas upp av *Grizzly* och bogserbåtskollegan *Tug Beaver* lite längre in i hamnen. Diskussionen i styrhytten rör sig kring gårdagens inslag på Rapport om den containerbrist som uppstått i pandemins kölvatten och som drivit upp fraktpiserna. Man konstaterar att *Fiona* ser ut att vara vällastad, men när *Grizzly* glider upp längs ena långsidan visar det sig att containerstaplarna är betydligt lägre mitt på fartyget än i fören och aktern, vilket lurar ögat. Pandemin har gjort sina avtryck i hamnen, men än så länge är det ingenting som påverkar bogserarna.

– Även om båtarna har färre containrar ombord ska de ändå hit, säger Ronny. Men för hamnen har coronan gjort skillnad. Allt flygbränsle till Arlanda går den här vägen och antalet båtar med jet fuel har minskat från kanske 30 i veckan till 2 i veckan. Men vi märker inte utav det. De båtarna är ändå så små att de går in själva, utan bogsering.

På *Grizzly* har man i snitt två uppdrag per dygn. Vintertid ska de dessutom hålla isrännorna in till hamnen öppna och kalla vintrar kan det behöva brytas is både två och tre gånger om dygnet. Den här dagen har man två bogseringar inbokade på bekväma tider, dels den här och dels en vid tretiden i eftermiddag.

Men anlop och avgångar sker dygnet runt och under de två veckor som besättning- en är ombord kan det bli flera nattpass.

– Tredje natten brukar man vara rätt sur, säger Ronny. Det går inte riktigt att sova ikapp på dagen och man blir lite som en zombie. Men jag har inte så stora problem med det och man får ta det onda med det goda. Det finns ju en anledning till att vi är lediga två veckor sedan. Så beror det förstås på hur man är som person och hur lätt man har att sova på dagen. Vår förre chief gick i förtid enbart på grund av nätterna.

Pontus Fyhr och Alexander Jernberg, fartygets tekniske chef, går ut på backen för att köra fram tross och kastlina. Ronny sitter tillbakalutad med händerna på manöverreglagen och blicken fäst på Pontus som signalerar med olika tecken upp till bryggan. Ibland kommer något kort anrop i högtalaren från lotsen ombord på *Fiona*. Även om Ronny gjort den här manövern många gånger förut är han fullt fokuserad på uppgiften. Blicken är stadig och hans sandalklädda fötter rycker till ibland när han justerar *Grizzlys* position med joysticken. Att bogsera är ett riskfyllt arbete där det kan sluta illa om något går fel.

– Självbevarelse-drift är den bästa grejen att använda sig av i det här yrket, säger han utan att ta ögonen från Pontus. Jag har klarat mig från allvarigare olyckor, men en del kollegor har det gått sämre för. En kompis som var matros på en bogserare dog efter att en tross exploderat och träffat honom. Han hade sex, sju skador på kroppen som alla var dödliga var för sig.

Varit inblandad i allvarlig olycka

Även *Grizzly* har varit inblandad i en allvarlig olycka innan hon köptes in till Sverige från de tidigare grekiska ägarna. Under ett bogseringsuppdrag 2010 blev hon påkörd av fartyget hon assisterade och kantrade. Hela inredningen vattenfylldes med befälhavaren och den tekniske chefen kvar i styrhytten. Båda omkom.

– Sjömän kan ju vara lite vidskepliga och när de köpte in henne frågade de oss om vi kunde tänka oss att jobba här, trots olyckan. Vi tyckte det var okej och vi har inte hört några knackningar ännu, säger Ronny med ett snett leende.

Grizzly ligger strax bakom *Fiona* och bromsar farten för att ge containerfartyget bättre styrförmåga. Ronny pendlar med blicken mellan det elektroniska sjökortet och fartyget framför sig, för att inte missa markeringen där fartyget ska vändas in mot containerkajen.



Ronny Gustafsson säger att gemenskapen ombord är det han kommer att sakna mest den dagen han går i pension. Här är han tillsammans med matros Ponus Fyhr (tv) och Alexander Jernberg, teknisk chef.

–Vi måste gira 90 grader för att komma in till kajen och det är lite trångt och krångligt, säger han. Det kommer att bli mycket bättre när den nya containerkajen invigs. Då blir det mer raka vägen in och vi slipper dra runt båtarna så som vi gör nu.

Gått flera varv runt jorden

Under sin långa karriär till sjöss har Ronny arbetat på en mängd olika fartyg och under olika epoker. Hans första arbetsplats var en styckegodsare med träluckor på däck där lasten kom i lådor och säckar och stuvades för hand i lastrummen. Han har gått flera varv runt jorden och legat till kaj i veckor i hamnar som Melbourne och Singapore. Ronny berättar att han också jobbade på *m/s Brosea* när hon som första svenska fartyg gick med en delvis utländsk besättning.

– Det var en väldig hierarki i båtarna

och på *Brosea* hade vi tre byssor med en egen kock i varje. Vi navigerade med sextant och tog stjärn- och solhöjder. Det fanns en radar på bryggan men det var bara befälhavaren som slog på den någon gång ibland, säger han och fortsätter:

– Man kan säga att jag varit med från sjöfartens stenålder till rymdåldern. Men jag tycker inte att det varit några problem att hänga med i utvecklingen. Förändringarna har skett så långsamt.

Så vilken tid har varit den bästa?

– Jag måste nog säga där vi är nu. Det är bekvämast och trivsammast, och det är därför jag biter mig fast här. Men jag är glad över att jag upplevt sjöfarten som den var förr med långa tider till kaj och en kvinna i varje hamn. För så var det, den gamla sjömansromantiken. Och oavsett vilken hamn man kom till så låg det alltid

ett annat svenskt fartyg där. Vi var en stor sjöfartsnation på den tiden.

Men han konstaterar att det också fanns baksidor inom dåtidens sjöfart.

– Det var rätt tufft. Besättningarna var stora och med mycket folk ombord blev det en del konflikter. Det var många som drack också och hade alkoholproblem och det var likadant i hamnarna. Vi kunde till och med få ombord lotsar som var packade.

All kommunikation går via lotsen

Girpunkten är nådd. Det börjar vibrera i styrhytten när Ronny slår i backen och vänder runt *Grizzly*. Trossen sträcks och *Fiona* rör sig sakta in mot kajen. *Tug Beaver* följer med i fören på containerfartyget. Men de båda bogserbåtsskepparna har ingen kontakt med varandra. All kommunikation går via lotsen på *Fiona*. När containerfartyget ligger med långsidan paral-

Hamnen i Gävle är på väg att köpa in en ny bogserare som ska ersätta den över 20 år gamla *Grizzly af Gefle*.

GRIZZLY AF GEFLE

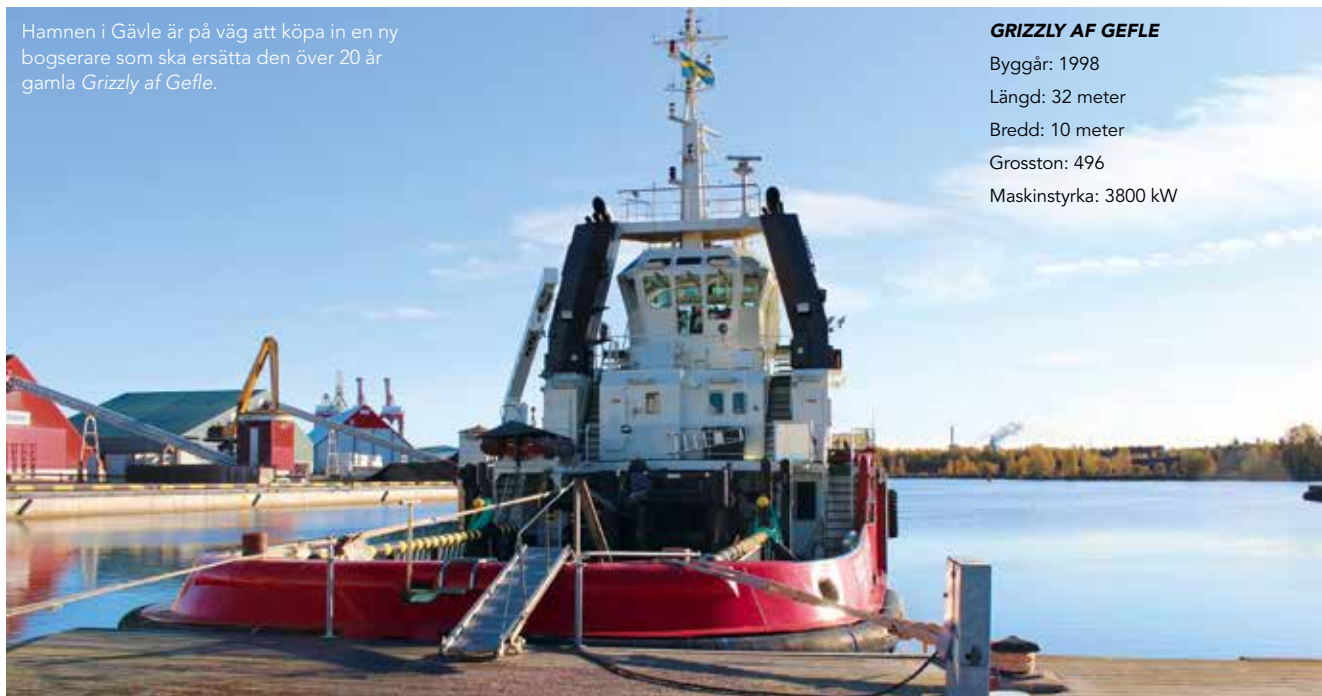
Byggår: 1998

Längd: 32 meter

Bredd: 10 meter

Grosston: 496

Maskinstyrka: 3800 kW



lellt mot kajen går Pontus och Alexander ut på däck igen och kopplar loss. Ronny styr enkelt ut och lägger sig med nosen mot skrovsidan på *Fiona* för att hjälpa till att trycka henne in mot kajen.

– Det här är skillnaden mot en konventionell båt. Azimuth stern drive-bogserare är som att köra gaffeltruck, man kan styra dem lite hur som helst, säger han och gestikulerar med armarna i luften.

I högtalaren hörs lotsen räkna ner antalet metrar till kajen och när fartyget ligger i position tackar han för assistansen. Ronny reser sig ur förarstolen och går bort till styrhyttens andra manöverpanel som är riktad ut mot bogserbåtens akter. Därifrån kör han sedan ståendes tillbaka in mot kajen.

– Man kan köra henne åt bägge håll och det är inga problem att vända om, säger han. Man måste bara ställa om i hjärnan när man byter håll, det blir som spegelvänt.

Längtade efter att bilda familj

Efter tolv år i utesjöfarten började Ronny fundera på att söka arbete närmare hemmet i Göteborg. Han längtade efter att bilda familj och insåg svårigheterna att kombinera de långa tiderna till sjöss med fru och barn. Ett-ett-systemet hade ännu inte införts. Törnarna var långa och han var ofta borta ett halvår i streck. 1983 fick han jobb som styrman i Bohus Tug på Västkusten, ett bogserbåtsrederi som med tiden kom att gå ihop med Röda Bolaget. Ronny gifte sig och skaffade barn och har sedan dess blivit kvar inom bogseringen. Till Gävle kom han 2008 och här trivs han.

– Hamnen är en jättebra arbetsgivare och det är aldrig något prat när vi behöver något. De ifrågasätter inte utan skickar direkt ut det vi vill ha, säger han.

För att illustrera arbetsgivarens goda vilja visar Ronny runt i fartyget efter att vi lagt till och pekar ut de automatiska dörröppnarna, den välutrustade byssan och sin egen nyrenoverade hytt. Den har försetts med en stor teveskärm, gott om förvaringsutrymmen och plats för både honom och särbon, när hon är på besök.

Ronnys plan är att fortsätta jobba i ytterligare fyra år, fram tills han fyller 70. Hur det blir efter det har han inte riktigt bestämt ännu, men han vet redan nu att det inte kommer att bli lätt att sluta.

– Jag tycker fortfarande det är jätteroligt att komma på jobb och det är nog inte många som känner så efter 50 år. Det jag kommer sakna mest är det sociala, vi är ett gott gäng som jobbar här. Kanske kommer jag gå in och ta några extrapass ibland. **L S**

Containerfartyget *Fiona* anlöper Gävle hamn ungefär var fjortonde dag. Närmast kommer hon från Stockholm.



”Det är vi som skulle behöva det fiffiga, men vi kanske inte alltid har verktygen.



Hon ska granska belöningsbidragen

Sjömanshusstiftelsens granskningsgrupp, som tar emot och bedömer alla bidrag till belöningar, har fått två nya tillskott, Jeanette Ganesjö och Malin Persson. Sjöbefälen har fått en pratstund med intendenturföretaget Malin Persson. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

HELSINGBORG OKTOBER 2021

Hur kommer det sig att du kom med i granskningsgruppen?

– Jag blev nominerad av Mikael Huss [Sjöbefälsföreningens vd, reds. anm.], det var han som frågade mig om jag ville vara med.

Varför vill du vara med?

– Det är ett ärofyllt uppdrag i en gammal stiftelse så det var bara att tacka ja.

Vad tror du att du kan bidra med?

– Jag vet ju inte riktigt det än, vi ska snart ha vårt första möte så jag är inte helt insatt än. Men jag tror att jag kan få fler att intressera sig, alltså att få fler att känna till det. Sjömän är ju rätt fiffiga, men det kanske inte är alla som känner till att man kan bli belönad för smarta grejer.

Vad har du för bakgrund?

– Jag har jobbat till sjöss sen jag var 19 år, med lite uppehåll för studier. Jag utbildade mig till journalist, sen gick jag tillbaka till sjöss. Just nu jobbar jag som Supervisor för café och städ på *Aurora*.

Har du någon egen idé som skulle passa att skicka in?

– Ja, jag lurar på en grej men den behöver en stund till för att ta form.

Genom åren har maskinavdelningen dominerat bidragsansökningarna, hur ska ni få fler på intendentursidan att söka?

– Min tanke är att man skulle kunna samarbeta. Det är vi som skulle behöva det fiffiga, men vi kanske inte alltid har verktygen. Det skulle behövas ett samarbete mellan avdelningarna. Det hade varit

FAKTA: STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har sina rötter i sjömanshusen som skapades i mitten av 1700-talet. Idag bedriver stiftelsen en omfattande bidragsverksamhet. De delar ut pengar till behövande sjöfolk, stödjer sjöfartsgymnasier och sjöbefällsskolor samt stöttar studenternas studier med stipendier och bidrag.

Varje år har även enskilda sjömän möjlighet att lämna in egna bidrag på innovationer och smarta lösningar som har förbättrat eller förenklat arbetet ombord. Dessa bidrag ska lämnas in senast den 31 oktober och gås sedan igenom av stiftelsens granskningsgrupp. De bästa bidragen belönas på en särskild belöningsdag, som hålls i maj varje år.

roligt att få till ett arbete där man sätter sig ner och pratar om vad man har för behov och hur man kan åtgärda det. Intendenturen har nog många bra idéer, men kanske inte kompetens och tid att utveckla de idéerna.

Har du något tips till de som funderar på att söka?

– Om man bara informerar om möjligheten att söka så kan man ju börja tänka. Och jag tror att det är få inom intendenturen som känner till möjligheten. Steg ett i arbetet är att kommunicera, och just kommunikationsbiten kan jag nog hjälpa till med. **SC**










THUNBOLAGEN
— ERIK THUN AB —

A SUSTAINABLE SWEDISH PARTNER OVER GENERATIONS

Follow us on:
@thungroup
@thuntankers

Refresh kurstillfällen

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
CROWD CRISES MNG 22 nov 11 apr 6 dec 16 maj 10 jan 7 feb 14 mar 	RESCUE BOAT 16 nov 11 jan 23 nov mfl. PSCRB 29 nov* 7 dec 13 dec  *mån	BASIC SAFETY 16-17 nov 11-12 jan 23-24 nov 25-26 jan 29-30* nov 8-9 feb 7-8 dec 22-23 feb 13-14 dec mfl...  *mån-tis	FAST RESCUE BOAT 25 nov 19 maj 9 dec 17 mar 31 mar 5 maj 	
MEDICAL FIRST AID 29-30 nov 28-29 mar 13-14 dec 2-3 maj 24-25 jan 21-22 feb 		ADV FIRE FIGHT. 17 nov 12 jan 24 nov 26 jan 30 nov 9 feb 8 dec 23 feb 14 de mfl... 		
MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik) 29 nov - 1 dec 28-30 mar 13-15 dec 2-4 maj 24-26 jan 21-23 feb 				

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm



STCW-Refresh: 3 kurser på 2 dagar



GRUNDKURSER OCH AKTUELLA DATUM:

TEMA

FRAMTIDENS KOMPETENS



Elever från sjökaptensprogrammet på Chalmers är ute på Öckerö för en rad säkerhetsövningar.

Det europeiska projektet SkillSea ska höja sjömännens kompetens inom flera maritima fokusområden. Avsikten är att den europeiska sjöfarten ska stå bättre rustad för att möta en hårdnande konkurrens. På Chalmers sjöbefälsutbildning i Göteborg tittar man på vad som kan påverka kompetensbehovet i framtiden.

– Ledtiden för oss att implementera nya kurser i utbildningsplanen är cirka fem år. Vi följer SkillSea, men även andra projekt för att kunna sammanväga och avgöra vilka utvecklingsinriktningar som i framtiden kan bli verklighet, säger Johan Hartler, programansvarig för sjökaptensprogrammet vid Chalmers. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL



Brett kompetenslyft ska stärka sjöfarten

Utvecklingsprojektet SkillSea ska spåra, samordna och utveckla möjligheterna till kompetenshöjning bland maritim personal inom en rad områden. Många organisationer och verksamheter med förankring i sjöfarten medverkar med avsikten att stärka den framtida konkurrenskraften inom den europeiska sjöfarten.

ROTTERDAM OKTOBER 2021

SkillSea är ett fyraårigt projekt (2019-2022) som har ambitionen att genom kompetenshöjande insatser bland dagens och morgondagens maritima personal, vässa den europeiska maritima industrin och stärka dess globala position.

Sjöfarten upplever med viss eftersläpning ett teknikskifte som andra branscher är mitt uppe i. Ökat inslag av teknologi och uttullning av digitala möjligheter ställer nya krav och skapar nya möjligheter. Personalen blir den viktigaste pusselbiten i den breda omställningen och det är därför det EU-stödda projektet SkillSea ställer fokus på att stärka yrkeskompetensen hos medarbetare inom sjöfarten och andra maritima områden.

Avsikten är att vidareutbilda befintlig

och idag yrkesverksam personal men även att på sikt förstärka de framtida sjöbefälsutbildningarna inför kommande marknadskrav.

SkillSea sätter fokus på digitalisering, klimathänsyn och hållbarhet samt ledarskap med motiveringen att det är dessa inriktningar som i hög grad kommer att påverka och utveckla sjöfarten i en nära framtid. Genom att förstärka dessa kompetenser bland maritima medarbetare ska den europeiska sjöfarten rustas för att kunna möta hårdnande konkurrens och stärka attraktionen för att lättare kunna rekrytera kompetenta medarbetare.

I projektet medverkar såväl den fackliga organisationen European Transport Worker's Federation, ETF, som redareorganisationen European Community Shipowners' Associations, ECSA, samt en rad både offentliga och privatägda aktörer, utbildningssäten med flera, från sexton europeiska länder.

Engagemang

Alco Weeke är projektkoordinator för SkillSea och till vardags verksam hos nederländska STC Group, specialiserad på utbildning inom sjöfart och logistik.

– Vi har identifierat att det finns kunskapsluckor i branschen när det gäller digital kompetens, insikt i åtgärder för klimatet och ledarskap, säger han.

För att åtgärda dessa brister utformar projektledningen tillsammans med maritima högskolor och universitet, digitala läroplaner som ska stärka upp kompeten-

sen inom de ämnen som anses vitala för en utveckling av den maritima industrin.

Är det något som överraskat er under den tid som projektet pågått?

– Inte så mycket vad det gäller den maritima sektorn men det som förvånat är att utbildningssystemen är så nationellt präglade och skiljer sig mycket åt, det kan gälla öppenhet, diskussionsformer och annat, berättar Alco Weeke.

Hur väl förberedd är den maritima industrin att ta tag i de ämnen ni lyfter fram som nyckelfaktorer för framtidens sjöfart?

– Många aktörer är redan starkt engagerade i dessa frågor men sakkunskapen är inte alltid på plats och därför är det viktigt med kunskapsutbyten och samarbeten, för att kunna välja rätt vägar mot ökad kompetens inom de områden vi identifierat.

Nytänkande

Nya innovationer som implementeras i olika verksamhetsområden kommer nödvändigtvis inte från den egna branschen, detta gäller även sjöfarten.

– Vi ser att den starka utvecklingen på olika sätt försöker dra nytta av digitaliseringen och dra nytta av digitala verktyg som finns inom många maritima områden. Ofta saknas dock kunskapen om hur man ska dra nytta av digitala möjligheter inom den egna verksamheten. Därför är det viktigt att vi så snart det är möjligt, skapar sjöbefäl och medarbetare som tänker och agerar mer som entreprenörer och är mer observanta på utvecklingen och allt som händer på ett fartyg än vad som är fallet idag, i syfte att driva utvecklingen, säger Alco Weeke, från SkillSeas huvudkontor i the Lloyd Quarter i stadsdelen Delfshaven i västra Rotterdam.

Ökad delaktighet

Sjöfarten har alltid varit präglad av hierarkisk ordning och empirisk erfarenhet, förvisso i större omfattning tidigare än idag.

– Så är det påfallande ofta även idag.



FOTO STC GROUP

Alco Weeke



Personalen blir den viktigaste pusselbiten i omställningen och det är därför det EU-stödda projektet SkillSea ställer fokus på att stärka yrkeskompetensen hos medarbetare inom sjöfarten och andra maritima områden.

För att motverka detta så föreslår vi i vissa utbildningsmoment att man sätter ihop ett team med en erfaren kapten och en ung medarbetare. Det leder till bra åsiktsutbyten och man lär av varandra på ett helt annat sätt än om det skulle varit en homogen grupp. Vi behöver varandras kunskap och varandras erfarenhet för att tillsammans lösa den situation som sjöfarten står inför, menar Alco Weeke. Han fortsätter:

– I processen ombord måste det finnas utrymme för en större delaktighet, dialogen måste främjas, självklart inte i skarpa lägen och i nödsituationer, men annars stimuleras utvecklingen, både den digitala och klimatmässiga, om fler medarbetare tillåts att delta. Den traditionella arbetsordningen ombord måste förändras, alla har kunskap men det är bara genom att dela denna med varandra som det går att driva utvecklingen till en högre nivå.

Alco Weeke tycker att intresset för digi-

talisering knutet till den marina branschen är stort.

– Det är definitivt så. Många är igång på olika nivåer men för att ge det skjuts måste det interna samarbetet på ett fartyg eller inom en verksamhet förbättras.

Ledarskap

Hållbarhetsfrågan håller enligt Alco Weeke på att få fäste i sjöfartsnäringen.

– Det kommer att bli lite av en överlevnadsfråga för branschen. Efter covid och efter Ever Givens blockering i Suezkanalen, tror jag att många aktörer på allvar börjar fundera på hur och var varor produceras och vilken logistik som ligger bakom produktionen av en vara innan den hamnar hos slutkonsumenten. Här kan sjöfarten spela en roll genom att bidra till hållbara transporter och logistik på ett annat sätt än idag.

Vilket större "grönt" genombrott står på tur inom den maritima sektorn?

– Emissionslösa fartyg. Att segla grönare

kommer att stimulera efterfrågan på dessa fartygstjänster eftersom många tillverkare i sin marknadsföring vill berätta att varan genom hela produktionsförloppet inte onödigt har belastat klimatet.

Begreppet "soft management" kan väcka viss förvåning inom en industrigren som alltid krävt ett tydligt och precist ledarskap. Hur definierar ni uttrycket?

– Har du 100 procent expertkunskande i en grupp eller har 100 procent ickekunskande i en grupp så leder samtal och diskussioner sällan till någon intressant utveckling. Men blandar man 20 procent specialistkunskande med 80 procent annat kunskande så börjar det hända saker. Det är det vi menar med "soft management". Mixen är viktig och vi behöver både "hard skills" och "soft skills" för att på ett utvecklande sätt kommunicera, samarbeta och inta en kritisk hållning, både internt och externt, säger Alco Weeke.

SkillSea avslutas årsskiftet 2022/23 och slutrapporten presenteras i januari 2023. **JE**



Att träna brandsläckning ingår i de säkerhetsövningar som eleverna på Chalmers sjökaptensprogram genomför.

Sjöfarten kan få nya yrkesroller

Sjökaptensutbildningarna är en bärande kraft för att implementera utvecklingssteg inom professionen. En viktig avvägning för programansvariga är vid vilken tidpunkt nya innovationer och framsteg som förväntas påverka branschen, ska smygas in i utbildningen.

GÖTEBORG OKTOBER 2021

I takt med ökad digitalisering och klimat-hänsynsdriven teknikutveckling skapas potential för olika verksamhetsområden att vässa sin konkurrenskraft och stärka sin status som samarbetspartner. Sjöfarten är ett område som förväntas ta nya marknadsandelar inom godstrafiken i framtiden. Pågående EU-stödda projektet SkillSea har som ambition att utveckla digitalisering, förutsättningarna för klimat-hänsyn och ledarskap inom sjöfarten.

För programansvariga inom sjökaptensutbildningarna är det värdefullt att genom ett verklighetsknutet perspektiv, kunna blicka in i framtiden för att prioritera och uppdatera nytt kursinnehåll, som en konsekvens av de tekniska framsteg som kommer att påverka sjöfartsnäringen.

– Under min tid som utbildare har det varit två stora förändringar. Ämnesmässigt är det att det numera går att specialisera sig utöver grundbehörigheten inom utbildningen, säger Johan Hartler, programansvarig sedan 2014 för sjökaptens-

programmet vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg.

Denna förändring innebar en lansering av profilsegment (internationell benämning major) som nu finns som en specialisering i det ordinarie programmet. Kurserna har följande ämnesinriktning: off-shore/arbetsfartyg, kryssnings- och passagerarfartyg samt tankfartyg.

Att utforma programmen tog närmare tre år och arbetet startades 2017.

Den andra stora förändringen är antagningsurvalet av studenter.

– Färre av våra sökande har idag förkunskaper inom sjöfarten, vi ser också fler studenter från samhällsprogrammen från gymnasiet efter att ha öppnat den vägen i ansökningskraven. En annan analys visar att flera av våra studenter klassas som utrikes födda enligt SCB:s definition. Idag har vi den genomsnittliga högskolenivån på 26 procent utrikesfödda bland våra studenter, berättar Johan Hartler.

Framtiden

Vilka förändringar i programmet kan förväntas framöver?

– Jag tror att det kan dyka upp nya tjänster och nya yrkesroller inom sjöfarten, till exempel tjänster kopplade till fjärrstyrda fartyg. Där kommer det att krävas en landcentral, om det nu är en sjökaptan som ska bemanna, kommer det att ställas krav på ny kunskap bland dessa. Utvecklingen av fjärrstyrda fartyg är den förändring som enligt mig kan få den största inverkan på utbildningen i ett perspektiv på 10-15 år. För tjänster knutna till landcentraler blir det svårt att skapa ett regelverk som inte tar hänsyn till STCW-konventionen, därför kan en sådan utbildning hamna hos bland annat Chalmers.

Något annat som kan ligga i pipelinen?

– Ja, det finns ju en politisk ambition att flytta över gods från lands- och järnväg till sjöfart. Ofta handlar det om korta nationella eller internationella transporter, exempelvis Öresund, och en sådan trafik kommer att kräva nya kompetenser. Vilken behörighet som kommer att krävas vet vi inte idag. Men sannolikt kommer det att krävas ett nytt utbildningsprogram.

Hur långt är det möjligt att blicka framåt för att ta höjd för teknisk utveckling och nya innovationer?

– 15–20 år. Men man måste inse att en omställning av utbildningen tar minst fem år. Ledtiden gör att vi måste vara framsynta. När det gäller överflyttningen av gods till inre vattenvägar inom den närmaste femårsperioden, ser jag det som osäkert att vi hinner ställa om utbildning för detta segment. När det gäller fjärrstyrningscentralerna pekar flera forskningsprojekt på att det är realistiskt och kan bli verklighet 2030-2035. Det betyder att vi inom fem år måste börja utforma en utbildning mot den kompetensen.

Vägvisare

SkillSea lyfts fram som ett projekt som ska öppna upp för stärkt kompetens med fokus på teknik och digitalisering, bland högutbildad arbetskraft inom den maritima sektorn. Hur väl följer ni det?

– Vi har varit tillfrågade och haft en tidigare doktorand som medverkat. Projektet fyller sin funktion men vi kan inte se det som ett isolerat och enskilt resultat för framtida utveckling. Det vi har tagit till oss är att de liksom vi, inte

Vad tycker eleverna?



Felicia Liljeroth, 19 år från Skövde, går första året på Chalmers sjökaptensprogram.

Är den förväntade teknikutvecklingen mot ökad digitalisering bara positiv?

– Ja, men det gäller att alla hänger på och förstår den och inser vad tekniken kan användas till. Själviser jag den som ett bra stöd och hjälpmedel.

Klimatomställning är ett viktigt inslag i SkillSea.

– Vi har alla ett ansvar, för min del handlar det både om eget engagemang för miljön men också att följa regler och riktlinjer.

Ledarskap till sjöss, vad betyder det för dig?

– Det är jätteviktigt, det måste finnas en tydlighet.

Joel Markström är 24 år och bördig från Piteå men har bott i Göteborg ett par år. Han gör sin första termin i utbildningen.

Teknikskiftet, hur ser du på det?

– Min generation är van vid att utvecklingen går fort och att mycket ny teknik dyker upp. Jag ser den bara som positiv.

Miljöhänsyn och sjöfart, vilken koppling har det?

– Redan nu är sjöfart som ett sätt att frakta ganska miljövänligt. För mig är miljötänkandet någonting som jag alltid bär med mig, kanske för att jag har ett så stort natur- och miljöintresse.

Att leda till sjöss, vad kommer att krävas i framtiden?

– En kaptan är en chef som har ansvaret. Den traditionella jargongen kommer nog att lättas upp och det blir ett mer öppet samarbete. Det är viktigt att lyssna på alla.



Elise Sesemann är 28 år från Stockholm. Hon går sin första termin på Chalmers.

Den kommande digitaliseringen, hur ser du på den?

– Intressant och stimulerande men lite oroande om det betyder mindre besättning på en båt. Det är positivt med alla hjälpmedel men jag tror inte att dessa kommer att kunna ersätta en besättning.

Hur kan sjöfarten bidra till en positiv klimatomställning?

– Fortsätta forska om hur vi kan minska utsläppen. Jag har ett stort intresse för miljön och ser det som naturligt att jobba för ett bättre klimat. Men för andra kanske det är viktigt att ha klara manualer och riktlinjer för att kunna ta klimathänsyn. *Framtidens ledarskap till sjöss?*

– Tydligheten är viktig men kanske behöver ledarskapet bli mer humant och ta större hänsyn till individ och människa, men tydligheten måste alltid finnas där.

Carl Sager är 23 år och från Nyköping. Han går första terminen på sjökaptensprogrammet.

– Det känns som om undervisningen är inriktad på att vi står inför en tid där digitaliseringen blir viktigare.

Ledarskapet är en fråga som har starkt fokus i SkillSea.

– I vissa moment måste det finnas en person som är "in charge" men annars tror jag att det finns utrymme för dialog och samtal, som på andra arbetsplatser.

Sjöfarten har en nästan dold grön image.

– Sjöfarten är ett effektivt och miljövänligt sätt att transportera gods. Men jag tror att vi kan bli ännu bättre genom utsläppsminskningar och bättre drivmedel.



tror på ett nära genombrott för fjärrstyrda fartyg och värdet av simuleringar för att öva färdighet. Projektet pekar på vikten av simuleringar och att det bidrar till praktisk färdighet och förmåga som kompletterar teoretisk kunskap. Dock är vi inte överens om att simuleringar alltid ska vara digitala. Vi tror att det är viktigt att befinna sig i en helt realistisk miljö i samband med träning inför de verkliga situationer man kan ställas inför, förklarar Johan Hartler.

Ledarskap

SkillSea lyfter fram digitalt och grönt fokus samt "soft", management som hörnstenar i projektet.

– Hållbar utveckling i alla dess spektra är det som gäller här och nu. Digitalisering är framtiden men är svår att förutspå, när kommer teknikskiftet? De fartyg som byggs idag har 15-30 års livslängd och de måste bemannas med det som gäller nu och i en nära framtid.

Soft Management, vilka värderingar lägger ni i det?

– Jag gillar inte uttrycket. För oss handlar det om management och ledarskaps- och chefskapsfrågor och vi vill lyfta kunskaperna till samma nivå som "hard" skills inom tekniknivån. Vi delar in ledarskapet på tre ben. En administrativ del, löne- och medarbetarsamtal med mera. Sedan har vi en ledningsdel, där det handlar om att leda andra personer och sedan har vi krisledning i nödsituationer. De färdigheter som kan krävas i skarpa situationer kan läras in och kvantifieras, säger Johan Hartler. **JE**

ETF: SkillSea stärker europeisk arbetskraft

Den fackliga organisationen ETF, European Transport Workers' Federation, är en av initiativtagarna till SkillSea. De ser satsningen som nödvändig för att stärka europeisk sjöfart.

BRYSSEL OKTOBER 2021

ETF:s förhoppning är att resultatet av projektet ska införlivas i maritim utbildning och i övningar och träningsscenarier bland yrkesaktiv maritim personal.

– Framtidens medarbetare inom sjöfart måste ställa in sig på ett livslångt lärande och återkommande praktisk träning, för att hålla sig på en hög professionell nivå, säger Estelle Brentnall, chef för den maritima avdelningen inom ETF.

Nytt vetande och ny kunskap ska spridas både genom e-lärande och fysiska möten, till stor del genom simuleringsovningar.

– Det handlar om att öka förståelsen hos individen för både delmoment och helheten i en maritim verksamhet som logistik, utsläppspåverkan, ledarskapsmodeller

med mera. Genom att bredda och öka förståelsen för den komplexa verksamhet sjöfart innebär, ska det bli möjligt att höja kompetensnivån både hos individ och hos verksamhet.



Estelle Brentnall

FOTO ETF

Oroande

Rekrytering av utbildad arbetskraft ses som en flaskhals inom en rad områden. Hur är utsikten för den europeiska sjöfarten?

– Den senaste rapporten från Oxford Economics visar att sjöfarten knuten till EU genererar 685 000 arbetstillfällen varav 555 000 är sjöbaserade. Inom ETF är vi bekymrade över att bara cirka 40 procent av de sjöbaserade jobben är knutna till medborgare inom EU eller EEA, European Economic Area. Det finns undersökningar som visar att trenden av europeiska arbetssökande inom sjöfarten är på nedåtgående.

– Förhoppningsvis kan SkillSea genom sitt kompetenshöjningsprogram, bidra till att motverka denna utveckling och på så sätt öka attraktiviteten för sektorn. Exempelvis genom att arbeta för en mer jämställd arbetsplats med fler kvinnor ombord. **JE**

Arbetsgivarna: Ingen påverkan på bemanningen

Caj Luoma är chef inom kompetensförsörjning hos Transportföretagen.

En fråga som återkommande väcks är teknikutvecklingens påverkan på arbetstillfällen och när det gäller sjöfarten då bemanningen ombord.

– De rapporter som kommit med hänsyn till vinster med digitalisering, bland annat Gunnar Eriksson på Trafikverket, visar att bemanningssidan inte kommer att påverkas särskilt mycket på grund av digitalisering. Vi delar den uppfattningen, säger Caj Luoma. Han fortsätter:

– De effektivitetsvinster vi ser handlar i stället om godshanteringen, logistikflöden, hamnverksamhet med mera, där ser vi en potential till ökad effektivitet.

Sjöfarten dras som många traditionella näringar med en bild av hur utomstående ser på verksamheten.

– Sjöfarten har som alla transportslag en förbättringspotential när det gäller yrkets status i allmänhetens ögon. Men kikar man på statistik över söktryck till utbildningar, så klarar sig sjöfarten ganska bra när det gäller att attrahera unga människor. Men det kan naturligtvis bli bättre. Mycket idag handlar om att berätta om karriärvägar och vilken utvecklingspotential det finns i branschen. Personliga möten kan vara viktigt för att väcka intressen, bjuda in unga att besöka fartyg och träffa befäl ombord, säger Caj Luoma.



Caj Luoma

FOTO TRANSPORTFÖRETAGEN

SBF: Tekniksprång öppnar för nya tjänster

SkillSea-projektet är förankrat i olika intressesfärer inom det maritima området. Syftet är att skapa en gemensam plattform för satsningen och underlätta en dynamik för framtida utveckling mot stärkt digitalisering, hållbarhet och ledarskap. FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM OKTOBER 2021

Sjöbefälsföreningens ombudsman Karl Huss har medverkat i en av de styrgrupper med ETF-representanter, som varit involverade i SkillSea. Styrgruppen arbetade med digitaliseringens påverkan på arbetet ombord.

– Vi ser SkillSea som en viktig satsning eftersom mycket pekar på att näringen ändras dramatiskt genom den digitalisering som genomförts och den som kommer, säger Karl Huss.

Både arbetstagsarsidan och arbetsgivar-sidan kan enligt Karl Huss gynnas av ökad digitalisering inom sjöfarten, men på olika sätt.

– Arbetsgivarna ser möjligheter till att sänka kostnader genom digitala system som kan öka effektiviseringen och kanske ändra bemanningen. Vi på arbetstagsarsidan ser möjligheter till kompetenshöjningar bland våra medlemmar i takt med att fartygen blir allt mer avancerade genom nya digitala lösningar och system. Det kommer att krävas mer kompetens inom en rad olika områden.

Kompetensbehov

Vilka behov av kompetenshöjning finns hos nuvarande sjöbefäl för att kunna tillgodogöra sig ny kunskap och följa med i utvecklingen inom området digitalisering?

– Ta till exempel maskinavdelningen så finns det ju numera områden som idag inte ingår i de traditionella arbetsuppgifterna ombord. En befattning som elektroingenjör finns idag och ju mer styrutrustning som finns ombord ju mer avancerad kunskap krävs. Inom handelssjöfarten

finns kanske en eltekniker eller möjligen en elektroingenjör som hoppar mellan olika fartyg och följer med varannan eller var tredje resa. Eftersom det blir fler elektroniska styrsystem ökar behovet av att alltid ha elkompentens ombord.

Kan ett sådant behov öppna upp för nya specialisttjänster ombord?

– En ny tjänst inom elektronik som bara hanterar de digitala styrsystemen kommer säkert att utformas. Det är inte längre maskiner där du åtgärdar med händer och verktyg utan allt fler enheter och system måste programmeras. Det bästa vore om vi kan utbilda från grunden vid högskolorna, ett nytt fjärde spår – elektronikingenjör, menar Karl Huss. Han fortsätter:

– Färjeindustrin och kryssningsbranschen är redan där medan handelssjöfarten släpar efter.

Nya tjänster

I takt med ökad digitalisering och all kommunikation med livedata så kommer behoven av olika slags övervakning från trafikleder till isolerade fartygsspecifika styrsystem, att öka, det kan öppna upp för nya arbetsområden.

– Självkörande fartyg, jag tror att det är en bit kvar dit. Med självkörande fartyg så kommer behovet av övervakning att öka, säger Karl Huss.

Hur är intresset bland SBF:s medlemmar för ett projekt som SkillSea?

– Det är väldigt varierande, bland traditionell sjöfart är intresset inte särskilt stort men talar vi om specialsjöfart som off-shore inom exempelvis vindkraft där det är mycket elektronik, då upplever vi



Karl Huss

ett stort intresse. Intresset är till viss del generationsknutet men ännu mer områdesknutet, vad du är och var du jobbar, förklarar Karl Huss.

Ökad vidareutbildning

Inom ramen för SkillSea förslås modulutbildningar för förstärkning av relevanta kompetenser bland sjöfartsmedarbetare.

– Det kan vara ett bra sätt att vidareutbilda från vad som är relevant för individen och arbetsuppgifter, även om vi gärna ser att alla som utbildas får en basutbildning exempelvis inom digitalisering, säger Karl Huss.

En diskussion om tekniska framstegs inverkan på behovet av fysisk arbetskraft följer alltid i kölvattnet av betydande tekniskiften som digitalisering.

– Bland större fartyg finns nog ingen oro för att tekniken ska ta överhanden och inte bara vara ett hjälpmedel. Men även om det sker förändringar för många ombord så öppnar tekniskiften ofta upp för andra former av arbetskraftsbehov. Behovet av övervakning lär till exempel växa i samband med ökad digitalisering, säger Karl Huss. **JE**

Djur ombord – som sällskap och proviant

Redan i Gamla testamentet berättas det om laster med exotiska djur som skeppas till Medelhavsområdet. Under 1700- och 1800-talen blev apor och papegojor populära sällskapsdjur på fartygen, men de kunde också innebära en välkommen extrainkomst om de såldes vidare efter hemkomsten. TEXT LINDA SUNDGREN

UPPSALA MAJ 2021

När de stora segelskutorna anlände till den tropiska ön Seram i västra Indonesien kom lokalbefolkningen dem till mötes i sina enkla träbåtar. Sjömännen erbjöds mängder med exotiska varor som snäckor och hantverk men också allehanda djur. Ibland hände det att en färggrann papegoja och eller en mer eller mindre tam apa fick följa med fartyget på den fortsatta resan. Den här sortens handel med djur förekom på många håll i världen, framför allt i Sydamerika och Sydostasien. I åtskilliga reseberättelser och dåtida vetenskapliga artiklar beskrivs hur fåglar, primater och sköldpaddor förvärvades i avlägsna hamnar och sedan hölls som sällskap ombord av någon i besättningen. Ingvar Svanberg är etnolog vid Uppsala universitet och forskar om människan och hennes relation till djuren. Han berättar att det förekommit djur

ombord i tusentals år och att det redan i bibeln beskrivs hur laster med exotiska djur kom till länderna runt Medelhavet. Under 1700- och 1800-talen blev det allt vanligare bland sjömän att köpa sig ett eget djur i någon utländsk hamn och ta med ombord. Apor, sköldpaddor, papegojor och andra fåglar tillhörde de mest populära.

– Djuren fungerade som sällskap och var ofta mycket uppskattade på fartygen, berättar Ingvar Svanberg. Apor passade väldigt bra ombord. De kom och tiggde mat av besättningen och var lustigkurrar som man kunde ha roligt åt.

Aporna rörde sig ofta fritt ombord. Även papegojor med klippta vingpennor kunde hållas lösa i fartygen medan andra typer av fåglar hölls i burar tillverkade i trä. I en artikel av Ingvar Svanberg i Sjöhistoriska samfundets tidskrift *Forum navale* 2021, berättas det bland annat om en besättningsman på det åländska segelfartyget *Herzogin* som på 1930-talet hade en mycket omhuldad kanariefågel med ombord. När den en dag rymde och slutligen föll i vattnet av utmattning slängde sig förstestyrman i det hajrika vattnet och räddade fågeln.

– Man var nog ganska mån om djuren och kunde nog skämma bort dem rätt ordentligt med mycket mat. Det kan man exempelvis se på målningar av dronter som fraktats till Europa med fartyg. De utfodrades med skeppskex och blev betydligt tjockare än de brukade vara i vilt tillstånd, säger Ingvar Svanberg.

Vid hemkomsten var det vanligt att man försökte sälja djuren vidare för att göra sig en extra hacka. De praktfulla papegojorna var hett efterfrågade inom aristokratin och i de europeiska kungahusen fanns det gott om papegojor under 1700- och 1800-talen, men även långt tidigare. I *Forum navale* kan man exempelvis läsa att Gustav Vasas hov år 1540 utfodrade 28 pund russin till papegojor. Men det hände också att sjömännen valde att behålla sina följeslagare efter hemkomsten. I en självbiografi av kommandörkaptenen Erik Hägg från tiden runt sekelskiftet 1900, berättar han om de papegojor som fanns i sjömanshemmen på Björkholmarna i Karlskrona.

– Annars var papegojor sällsynta utanför aristokratin och den sjöman som sålde sin papegoja kunde nog göra en ganska god affär. Det förekom också att man sålde andra typer av djur, som mindre fåglar, apor och sköldpaddor, säger Ingvar Svanberg.

Vanliga på sjömanskrogar

Exotiska djur var också ett relativt vanligt inslag på sjömanskrogar runt om i Sverige och övriga Europa. Vårdshusvärden Blauw Jan (Blå Jan) i 1700-talets Amsterdam insåg tidigt de främmande djurens dragningskraft och kom att utöka sitt gästgiveri till att även omfatta handel med främmande djur. När de holländska fartygen återvände efter sina långa sjöresor tog sig Blauw Jan ner till hamnen och köpte upp djuren som fanns ombord. Sedan höll han dem på vårdshuset där de kunde beskådas, och köpas, av gästerna. Ryktet om hans spektakulära verksamhet spred sig över Europa och nådde även Sverige.

– Carl von Linné besökte vårdshuset i sin ungdom och försökte byta till sig papegojor mot några svenska orrar, men det gick inte så bra. Blauw Jan skickade också en prislista på exotiska djur till den svenska kungen, säger Ingvar Svanberg.



FOTO NAVARNA INGVARSDÖTTIR OLSEN

Ingvar Svanberg



Får och grisar togs med som proviant.



Skeppskatt på lastfartyget San Pedro.

Foto Björn Östlund



Foto från 1921.

Men djur fanns också ombord för att göra nytta. Mest känd är nog skeppskatten som finns beskriven redan i James Cooks reseberättelser från 1700-talet och som användes till sjöss långt in på 1900-talet. Förutom att hålla efter möss och råttor ansågs skeppskatten föra tur med sig och ha förmågan att kunna förutse olyckor. I Nederländerna har även hundrasen schipperke (liten skeppare) använts som råttfångare ända in i våra dagar på de många flodpråmar som trafikerar landets inre vattenvägar.

Ibland fungerade djuren ombord som proviant. Getter, grisar, får och höns följde med fartygen för att kunna slaktas och ätas längs vägen. Ibland lastade man även större kreatur som kor och hästar. På öar i Indiska Oceanen och Stilla havet kunde förråden av levande proviant fyllas på. Ett enda fartyg kunde föra med sig hela 30 jättesköldpaddor, som var populära att koka soppa på, efter ett strandhugg. Det här ledde till en omfattande utarmning av de lokala djurbestånden.

– På exempelvis Galapagosöarna fanns

det tidigare två sorters jättesköldpaddor, men den ena sorten utrotades på grund av sjöfarten redan i mitten av 1800-talet, säger Ingvar Svanberg.

Släpptes iland på avlägsna öar

För att öka möjligheterna att proviantera längs fartygslederna släpptes också mängder av tamdjur iland på avlägsna öar för att sedan kunna infångas och slaktas, nästa gång fartyget passerade. De inplanterade djuren ställde ofta till stor skada i den lokala faunan och trängde undan inhemska arter. Några exempel på inplanteringar som beskrivs i Forum navale är getter på Komorerna och Mauritius, katter på Kerguelen Islands och Steward Island och grisar på Revillagigedo Islands. Mängder av kaniner har också släppts ut på ett stort antal öar och råttor som kommit med fartygen har smitit iland med förödande konsekvenser för det lokala djurlivet.

– På vissa håll i världen försöker man i dag att utrota de inplanterade djuren. Bland annat försöker man bli av med

getter på en ö-grupp utanför Chile och uppe i Kanada finns det en population med vilda kor som planterats in av sjömän och som man nu försöker utrota, säger Ingvar Svanberg.

När ångmaskinen bredde ut sig inom sjöfarten blev sjöresorna kortare och djur som sällskap eller proviant mer sällsynta. I gengäld blev det enklare att transportera djur mellan kontinenter och under 1900-talet kom handeln med exotiska djur i land att blomstra. Djurparker etablerades och det började dyka upp zootiker runt om i Europa. När djuren fraktades följde särskilda djurskötare med och tog hand om djuren. Bland allmänheten var intresset för exotiska djur stort och djurparkerna blev populära utflyktsmål.

– Innan hade man bara fått lyssna till sjömännens berättelser om exotiska djur de hade stött på under sina resor, men nu fick man se djuren med egna ögon. Det här bidrog till globaliseringen och gjorde världen lite mer konkret för människor, säger Ingvar Svanberg. **LS**

Broad skills development project will future-proof shipping sector

The SkillSea development project will track, coordinate and develop opportunities in skills development for maritime professionals in a number of areas. Many shipping-related organizations are cooperating to boost the competitiveness of European shipping.

TRANSLATED BY ALAN CRANMER

SkillSea is a four-year project (2019-2022) that aims to future proof the European shipping sector and strengthen its global position through skills training initiatives for today's and tomorrow's seafarers.

More technology and the roll-out of digital equipment entails more demands but also creates new opportunities. Personnel will be the most important piece of the puzzle in this transition, which is why the EU-supported SkillSea project focuses on the professional development of employees in shipping and other maritime areas.

The intention is to provide continued professional development for today's personnel, as well as improving marine officer programmes for future market requirements. SkillSea is focused on digitalisation, climate considerations, sustainability and leadership since these issues will have a profound impact on the development of shipping in the near future.

The project involves the European Transport Workers' Federation, ETF and the European Community Shipowners' Associations, ECSA, as well as a number of public and privately owned actors, educational institutions and other organizations from sixteen European countries.

Commitment

Alco Weeke is project coordinator for SkillSea and works for the Dutch STC Group, specializing in training for shipping and logistics.

"We have seen a number of areas in the industry that are lacking skills, including digital competence, measures regarding climate factors and leadership," he says.

To improve the situation, the project management, in cooperation with mari-

time colleges and universities, is producing digital learning packages to build up competence in areas considered vital for the development of the maritime industry.

Is there anything that surprised you during the time the project was being carried out?

"Not so much in terms of the shipping sector, but what is surprising is the national variations in the education systems, about openness, how discussions take place and other factors," says Alco Weeke.

How well prepared is the shipping industry to tackle the issues you highlight as key factors for shipping in the future?

"Many players are already very engaged in these issues, but expertise is sometimes lacking so it is important to exchange knowledge and cooperate in order to choose the right ways toward increased competence in the areas we have identified."

Innovation

New innovations made in different business areas do not always come from the area itself, and this is true of shipping too.

"We can see that there is a strong desire to take advantage of digitalization in different ways and make the most of digital tools in many maritime areas. However, the specific knowledge of how to utilize digital opportunities in one's own area is often lacking. For this reason it is a matter of urgency to train marine officers and employees to think and act more as entrepreneurs and to be more observant of developments and events on their ship than is the case today, in order to drive development," says Alco Weeke, from the head office of SkillSea in the Lloyd Quarter of the Delfshaven district in western Rotterdam.

Increased participation

The shipping industry has always been hierarchical and empirical by nature, although more so in the past.

"This is surprisingly often the case, even at present. To counteract this, in some training schemes we suggest putting together a team with an experienced captain and a young employee. This leads to a useful exchange of views and there is more learning in a completely different way than if it were a homogeneous group. We need each other's knowledge and experience to solve the situation that shipping is currently facing," says Alco Weeke. He continues:

"In the process on board there must be room for more participation; dialogue must be encouraged, not in sharp situations or emergencies of course, but in order to stimulate development, both digitally and in terms of atmosphere, by allowing more employees to participate. The traditional work organization on board must be changed. Everyone has knowledge, but it is only by sharing with each other that we can drive development to a higher level."

Alco Weeke believes the issue of sustainability is gaining a foothold in shipping.


"It will be a survival issue for the industry. After Covid and the blockage of the Suez Canal by *Ever Given*, I think many players are seriously starting to think about how and where goods are produced and the logistics behind the production of goods before it reaches the end consumer. Shipping can play a key role in this by offering sustainable transport and logistics in a different way than at the moment."

What major "green" breakthroughs are there in the maritime sector?

"Emission-free ships. Greener shipping will stimulate demand for such services because many manufacturers want to market their goods as not having an unnecessary impact on the climate during their production process."

SkillSea will be concluded at the end of 2022 and the final report will be presented in January 2023.

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

	→		ILLA-SINNAD	↓	GÅNG PÅ GÅNG	SKOGS-FÅGEL	MER TILL-TALAN-DE	↓	INTRES-SANTA INFORMATION	↓	TOPP-DOMÄN
	SVAVEL		RÖJER								
	VÅGEN ÄVEN FÖR KAJAK										
	DUN PÅ KRICKA						↓	VÄLDIGA VATT-NETT BITA			↓
	PASSAR										
	↳	▼		↓	RENDEZ-VOUZ KRAFT-FULLA						
	ÄR OFTA ÄRLIGT ÅTER-KOM-MANDE										VERKAR GALL-RANDE
	REJÅLA			↓	INTE VÄR	↓	BE-SKAF-FEN-HET		KAN SES PÅ LOGE POET 1900-1941		↓
	VILL VI JU BRA?										
	↳	▼		KAN LEVA I AJACCIO 29 JULI							
LONGA JÄMN-TJOCKA RÖREN					EST-LÄNSK STAD	BE-SITTA				NOT A NUM-BER	
↳											
↓	UTAN NAGOT ALLS UT-RYMME	NATURSKYDD-S-FÖRENINGEN	↓	KASTAS I FRI-IDROTT	INDISKT INSTRU-MENT NEJ		OPERA-SLOT BUDO-GREN			↳	
		DETEKTIV SVENTON	OM								HAR PIPOR SOM LJUDER
CUP-CAKES						MÅLS-MAN	PÅBÖR-JAR SCHACK-PARTI		REDET		↓
NÄSSEL-DJUR									KARRI-ÄRIST		
↳			↓	FÄR ÅTER-KOM-MANDE BESÖK					KATE-GORI		
MINIMAL BYGG-STEN			↓	ÄR LIKT BINGO! LEKSAK	↳		BÄR ÄRFTLIG INFO	CERTIFI-KAT INTE EN GANG			NOLL
PÅ DUE-ODDE PÅ BORN-HOLM		BLOND FÖR-VIRRAD			↓	PATINA-FÖR-SEDD ÖPPEN			BRÄD-GÅNGEN MYSTE-RIET		↓
GAGA-RIN I RYMDEN	↳		↓	MISS-FLYT			BERÖM			PREFIX OCH SUFFIX GRÄDDA	
				PÅ NYTT			RIKT-NING				
↳						TILL-FÄLLE SÅDANT DRAR			SKAPA-DE STIG-HELMER BÖRDA		
GRÄ-BENET		GÅTT NIO HÅL FRÅGA I SVAR						SEKTION DATOR-SIMULA-TION			LÄMNA-DES VID BREXIT
↳			↓	KOKT							
KAN SÄTTA IN IMPLAN-TAT									PÅ BIL I BERG-EN	ÄR PARET	OXUDE 116-21

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Novemberkrysset". Det går också bra att maila in din lösning till sjobefalen@sjobefal.se
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 29/11 2021. Vinnarna belönas med en penninglott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2021, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

Vecka	Pris
1–16	6 000 kr*
17–53	3 500 kr*

*inklusive städning



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–53	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare för andra ändamål.



IDRE

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

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–53	2 500 kr	3 000 kr

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Oscar Branje (kontaktperson)
tel 0733-29 92 92, e-post oscarbranje@icloud.com

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77
e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktperson)
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Per Westergren
tel 073 063 77 55 e-post klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

John Borgman
tel 070-77 55 845, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Kenneth Toresson
tel 010-123 80 36, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

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

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

Daniel Nilsson
tel 073-981 32 89, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Mikael Johansson
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 070-566 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

Linda Öhrbom
Tel: 073-939 47 42, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Fredrik Bengtsson
tel 070-930 76 46, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

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

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

Jonas Levin (kontaktperson)
tel: 073-913 18 12 e-post: levin@hush.com

TT-LINE

Ricky Söderberg
tel 073-730 54 66 e-post tlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Vakant

VENTRAFIKEN

Michael Olsson
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikkklubben@sjobefal.se

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Rylander
tel 072-019 40 44, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

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



DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA ENKELT DIN PLATS ONLINE

Välj att göra det hos oss på ÖMC som är en ideell förening med över 20 års erfarenhet av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord.

Professionella instruktörer med lång arbetslivserfarenhet inom sina respektive områden. Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder unika lokaler och övningsfält mitt i farleden.

Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbjudande till nytta för dig, som har valt havet som arbetsplats.



ÖCKERÖ MARITIME CENTER
ÖCKERÖ & RINDÖ | WWW.OMC.NU