

VÄLKOMMEN OMBORD

Karriärvägar på Sjöfartsverket



SJÖFARTSVERKET



Jag vill hitta stjärnorna i vår verksamhet

En del är beredda att göra det där lilla extra för att vi ska nå de mål vi har satt, det är de stjärnorna jag håller utkik efter. Jag brinner för att vi ska vara en snabbfotad service- och kompetensorganisation och det innebär bland annat att vi alltid ska ha kunden i fokus. Som jag ser det finns det bara två jobb på Sjöfartsverket. De som ger kunden direktservice och så de som ger service till alla de som har direktkontakt med kunder och intressenter.

Hos oss arbetar drygt 1 100 personer. Många har en bakgrund till sjöss men här finns också viktiga jobb för landkrabbor med serviceanda och entreprenörskänsla. I den här broschyren får du möta några av våra medarbetare. Jag hoppas de kan inspirera dig, för Sjöfartsverket erbjuder många möjligheter för ditt framtida arbetsliv.

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör

I samhällets tjänst

PÅ SJÖFARTSVERKET kan vi erbjuda jobb där man känner att man gör nytta. Där man faktiskt gör skillnad vad det gäller både miljö och säkerhet. Man skulle kunna säga att det handlar om hur vi väljer att bygga vår värld. Som anställd inom staten finns det en del särskilda förmåner, men de som väljer att söka sig till Sjöfartsverket gör det nog av andra skäl. Det är ofta ett sätt att skapa en bättre balans mellan arbete och privatliv, kanske att få

bo och arbeta i en unik skärgårdsmiljö samtidigt som man får ta ett socialt ansvar. Vi rekryterar mest människor i 30–40-årsåldern och de flesta väljer att stanna länge. Vi skulle gärna se fler kvinnor och fler yngre personer i vår organisation, framför allt som ledare. Vårt bästa erbjudande till dig är faktiskt att det finns så många olika jobb på så många olika platser. Där du kan göra så mycket bra.

Våga vara chef

INOM NÅGRA ÅR vill vi gärna uppfattas som både framtidsinriktade, affärsmässiga och trovärdiga. För att kunna genomföra den här förändringen krävs ett helhetsperspektiv med både internt och externt fokus. Medarbetarna måste förstå vart Sjöfartsverket är på väg och hur de kan bidra till att nå målet och cheferna måste få bra förutsättningar för att kunna leda, inspirera och engagera sina medarbetare. Sedan den 1 januari 2011 har Sjöfartsverket en ny organisation och ett förändringsprogram är sjösatt. Som ledare förväntas man ta stort ansvar för att genomföra detta arbete. Vi har ett program för ledarskapsutveckling som vänder sig till såväl nya som till mer erfarna chefer.

ARBETA INTERNATIONELLT

Vill du arbeta med internationella frågor som rör sjöfart och marin miljö? På Sjöfartsverkets webbplats hittar du aktuella lediga tjänster hos en del av de internationella organisationer och FN-organ som arbetar med marina och maritima frågor. Sjöfartsverket handlägger inte ansökningar till tjänster

som utannonseras hos de internationella organisationerna, utan du skickar din ansökan direkt till organisationen som utannonserar tjänsten.



Det växer inga bananer i Sverige.

Men du är förmodligen van vid att kunna köpa en nästan överallt när du blir sugen. Har du någonsin funderat på hur den kom hit?

Transportmässigt kan man nästan säga att Sverige är en ö. Av alla varor som går på import och export har närmare 90 % någon transporterats med båt. Runt om i världen finns ett system av farleder för fartygstrafik och till de svenska hamnarna kommer varje år närmare 120 000 fartyg per år.

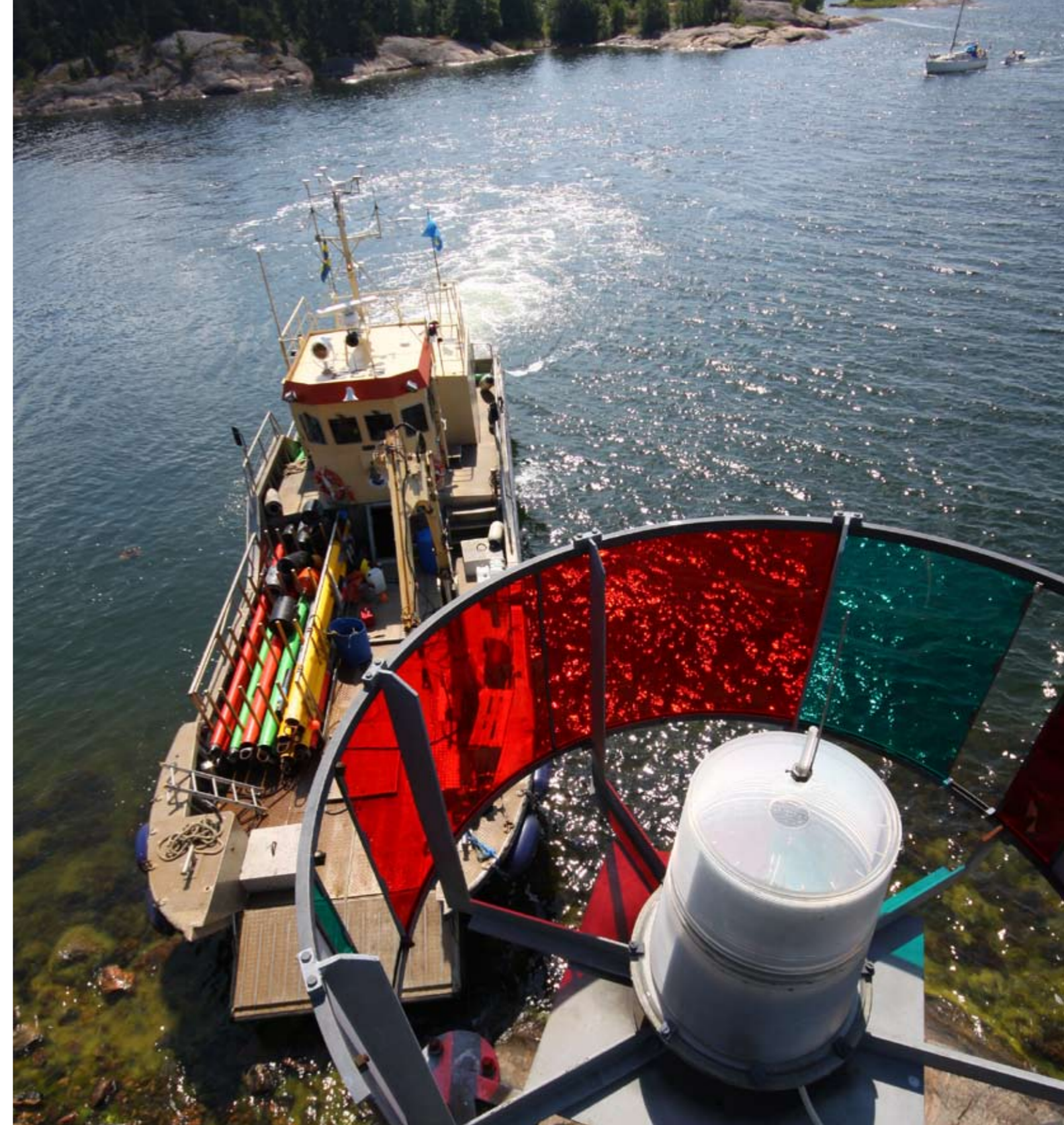
Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga och att säkerheten för både människor och miljö är hög. Våra farledstekniker ser till att farleden är utprickad och att fyrarna lyser. Vi har egna sjömättingsfartyg och producerar sjökort att navigera efter. Fartygen får hjälp av en lots när de ska in i hamn eller gå igenom svåra passager och trafiken övervakas med kameror och elektroniska system. På vintern hålls hamnar och farleder öppna med hjälp av Sjöfartsverkets isbrytare Ymer, Frej, Atle, Ale och Oden. Råkar någon i sjönöd så är det den gemensamma sjö- och flygräddningscentralen som larmar ut fartyg och helikoptrar och ansvarar för räddningsarbetet.

Och din banan?

Den kom förstås med ett fartyg i en kylcontainer till Göteborg.

AFFÄRSIDÉ: Sjöfartsverket arbetar för ett effektivt och hållbart transportsystem med sjöfarten som bas. Tillsammans med näringslivet bidrar vi till att stärka sjöfartens konkurrenskraft och samarbetar med andra myndigheter för en effektiv infrastruktur i landet. Våra kundföretag betalar för sjövägarna och kvalificerade personliga och tekniska tjänster som ökar effektivitet och säkerhet.

Genom att vara en modern och kundnära serviceorganisation som följer branschens utveckling kan vi erbjuda konsulttjänster med unik sjöfartskompetens och uppmärksamma nya behov och innovationsområden. Detta gäller även inom båtliv och turism.



Sjöfartsverkets tjänster:

- Navigationshjälp
- Lotsning
- Isbrytning
- Flyg- och sjöräddning
- Sjötrafikinformation
- Sjömansservice

Sjöfartsverkets affärsområden:

- Lotsning
- Transport- och Farledsservice
- Bygg och Teknik
- Trollhätte kanal
- Sjökommunikation
- Sjögeografi



Saltstänk i håret och sjösäkerhet i blick.

SOM LOTS får man köra många olika typer av fartyg. Och det är en av fördelarna med jobbet menar Dan Krabbe, som är inne på sitt femte år som lots på Västkusten. ”Tyngdpunkten i arbetet som lots ligger hela tiden på säkerhet. Att ta in ett fartyg säkert till hamn och sedan förtöja säkert och snabbt. Tidvis är det riktigt spännande.”

Arbetstiden är oregelbunden enligt ett schema där också jourtjänstgöring ingår. När Dan Krabbe får ett lotsningsuppdrag får han bege sig till lotsbåten som tar honom ut till bordningsplatsen vid fyren Trubaduren. Han klättrar via en lejdare upp på fartyget och väl ombord är det sedan lotsen som har ansvaret för fartygets framfart och säkerheten i farleden. Fartygets befälhavare har fortfarande ansvaret för själva fartyget.

”Det är en fördel om man är lite pedagogisk och kan ta människor på ett bra sätt, säger Dan. Man möter många olika människor, så är man social och utåtriktad är det ett plus. Det gäller att ha ett bra samarbete med övrig personal på fartyget – vi är beroende av varandra.”

Dan gick först teknikprogrammet på gymnasiet och därefter läste han på sjöfartshögskolan. ”Vem som helst kan söka in till sjöfartshögskolan, så länge man har allmän behörighet. Man behöver ingen sjöfarenhet, praktik ingår som en del av utbildningen på det 4-åriga programmet.”

Efter examen följde arbete som andre styrman, överstyrman och befälhavare, ett par, tre år i varje befattning. ”Sedan såg jag att Sjöfartsverket sökte lotsar på västkusten. Jag tyckte det lät som en bra utmaning att gå vidare med i yrkeslivet, som en naturlig utveckling från att ha varit befälhavare.”

Dan är inne på sitt femte år som lots nu och han trivs. ”En lots ska tycka att det är kul att köra båt och det gör jag. Arbetet skiljer sig från dag till dag beroende på vilken båt du kör. Det krävs att man är på alerten hela tiden.”

– Någon mindre positiv del i arbetet?

”Det ska vara de oregelbundna arbetstiderna i så fall. Och ibland har Sjöfartsverket som organisation varit lite tungrodd. Men på det hela taget är Sjöfartsverket en solid och säker arbetsgivare som jag upplever lyssnar på sina medarbetare.”

Dan Krabbe, lots



Hur blir man lots?

För att få arbeta som lots måste man vara sjökaptan och ha flera års erfarenhet av att arbeta som sjöbefäl. Lotstjänsterna är säkerhetsklassade, vilket innebär att man måste vara svensk medborgare. Sjöfartsverket har en intern utbildning; Svensk grundutbildning för lotsar (SGFL). Antagning sker två gånger om året, vår och höst, efter en noggrann rekryteringsprocess. Utbildningen med handledare som är aktiva lotsar pågår under 6–12 månader. Under den tiden är man provanställd.

Affärsområde Lotsning är indelat i nio områden med lotsstationer i Luleå, Gävle, Stockholm, Södertälje, Kalmar, Malmö, Göteborg, Marstrand och Vänern/Kanalen.

Nej, båtman är ingen hund!

SOM BÅTMAN i Sjöfartsverket för du ansvarig för transporten av lotsar till och från fartyg som ska ta lots eller har haft lots ombord. I arbetet ingår förutom navigering också att sköta om och underhålla själva lotsbåten. Av säkerhetsskäl bemannas lotsbåten i tjänst av två båtmän och befälhavare är den som uppfyller behörighetskraven och är äldst i tjänst.

”Ett arbetspass som båtman börjar i regel med överlämning från avgående personal så att man vet status på de båtar som ska användas. Ihop med det vill man informera sig om trafikbilden. Sen sätter man på kaffet.”

Schemat för en båtman är helt anpassat efter lotsplatsen specifika trafiksituation, men alla stationer är bemannade dygnet runt. Arbetstiden kombineras med beredskap. Båtmännen måste kunna transportera ut lotsen till fartyget i alla typer av väder.

”Det gäller att kunna navigera och att ha bra lokalkännedom. Ibland när det är storm är vågorna större än båten, sikten kan vara dålig beroende på mörker, dimma eller snöglopp. Trots att man är bra på att navigera måste man ha lokalkännedom så att man förstår vad man ser på radarskärmen även om ekot är stort av nederbörd.”

När lotsen ska av eller på ett fartyg gäller det att skapa så bra förutsättningar som möjligt. Båtmannen

ser till att bordningen sker på läsidan när det är sjögång. Steget mellan lotsbåt och fartygets lejdare är det mest riskfyllda momentet för en lots, därför finns personal både ute på däck och vid lejdaren. När lotsen tar steget är alla koncentrerade.

”Ofta är det svårt att få till den där lilla stunden av möjlighet att ta klivet över när vädrets makter härjar. Det är vågorna som ställer till det. Man måste kunna variera körtekniken; både finlir och kraftiga manövrar på en gång.”

En lotsbåt utsätts för stora påfrestningar och skötsel och underhåll blir därför en viktig del av båtmannens arbete. En del båtmän arbetar också med utmärkning i farlederna, till exempel att justera prickar som har flyttat sig. Tillsyn och underhåll av fyrar ingår också.

”Att vara båtman i Sjöfartsverket kan vara väldigt skiftande från plats till plats, trafikintensitet och rådande väder. Omväxlande är ordet. Mest tycker vi förstås om fina härliga sommardagar.”



Hur blir man båtman?

För att bli båtman krävs behörighet fartygsbefäl klass 6 (vilket innebär examen från fartygsbefäl klass 7 och 12 månaders sjötid på fartyg över 70 brt). Man måste också ha begränsat radiocertifikat (ROC), examen i maskinbefäl klass 8 och körkort för bil. Tjänsten är säkerhetsklassad så man måste också vara svensk medborgare. När man börjar som båtman på Sjöfartsverket får man genomgå en internutbildning som är specifik för arbetsplatsen, sedan följer fortlöpande kompetensutveckling. Båtmännens arbetsuppgifter kommer att utvecklas framöver och även omfatta farledsarbete och andra servicetransporter.

Affärsområde Transport- och Farledsservice är indelat i sju geografiska områden med stationer i Luleå, Sundsvall, Stockholm, Södertälje, Karlshamn, Malmö och Göteborg.

Berest mångsysslare sadlade om till chef

EFTER NÄSTAN FEM ÅR som controller på Sjöfartsverkets huvudkontor i Norrköping sadlade Dag om och blev chef.

Vägen till det nya arbetet i Gävle var slingrig, så vi börjar med en tillbakablick. Efter officersutbildning i flottan valde Dag Tedenby mellan två utbildningsspår; att gå på Handels eller på läkarlinjen.

”Ibland är det slumpmässigt det som händer i livet och det blir inte alltid som man tror. För mig var det så att antagningsbeskedet från handels kom först, så jag valde det. Jag trodde då att jag skulle bli börsmäklare, men mitt arbete som ekonom har varit mer av ”hantverkare”.”

Första stopp i arbetslivet var Värmlandsbankens filial i Stockholm.

”Arbetet var trevligt men jag kände efter ett tag att jag inte ville bo i Stockholm, säger Dag. I stället blev det arbete som controller i Västerås och Norrköping. Först på Telia, sedan på Sjöfartsverket.

”Jag har speciellt uppskattat att få jobba nära den operativa verksamheten med många besök ute bland kollegorna i regionerna. Som ekonom arbetar man till stor del med rådgivning. Någon har ett problem, men ger råd och tips på hur det ska lösas och sedan lämnar man tillbaka ansvaret. Jag vill gärna ta ansvaret fullt ut.”

2008 fick Dag ett femårigt chefsförordnande för Bottenhavets sjötrafikområde. Idag är han, efter Sjöfartsverkets omorganisation 2011, chef över Gävle lotsområde.

– Men du är själv inte nautiker?

”Det finns nautisk kompetens i organisationen så det räcker och blir över. Att jag har en annorlunda bakgrund är nog positivt.”



Varför inte fler marinbiologer?

”UNIVERSITETSSTUDIERNÄ är bland det roligaste jag har gjort!” säger Anna-Karin, som har en mastersexamen i systemekologi med marin inriktning. ”Min uppgift är att undersöka om man kan använda redan insamlad backscatterdata till klassificering av sjöbotten. Syftet är att få fram information om det är havsbotten av lera, sand, morän eller sten.”

Anna-Karins karriär på Sjöfartsverket började 2009 med en 6 månaders vikarieanställning på sjömätarfartyget Jacob Hägg och nu arbetar hon i ett samarbetsprojekt mellan Sjöfartsverkets och SGU.

”I gymnasiet gick jag en 3-årig humanistisk utbildning. Efter det ville jag ut och resa men jag visste ju hela tiden att jag ville bli marinbiolog så efter ett gäng år av resande läste jag några naturvetenskapliga ämnen på komvux för att skaffa mig behörighet till universitetet. Där gick jag gick den treåriga kandidatutbildningen Biologisk geovetenskap på Stockholms universitet och sen fortsatte jag två år till på universitetet.”

– Vad var din bild av Sjöfartsverket innan du började här?

”Jag uppfattade det som en spännande arbetsplats men jag visste inte riktigt vad Sjöfartsverket höll på med förutom sjömätning. Sjöfartsverket är nog en ganska anonym myndighet. Jag tycker fortfarande det är en spännande arbetsplats och förutom det, så är det också en mångsidig och rolig

arbetsplats med otroligt kunnig och kompetent personal. Det finns ju folk på min avdelning som har jobbat här i över 30 år, det måste vara ett bra betyg om något. Jag trivs som fisken i vattnet!”

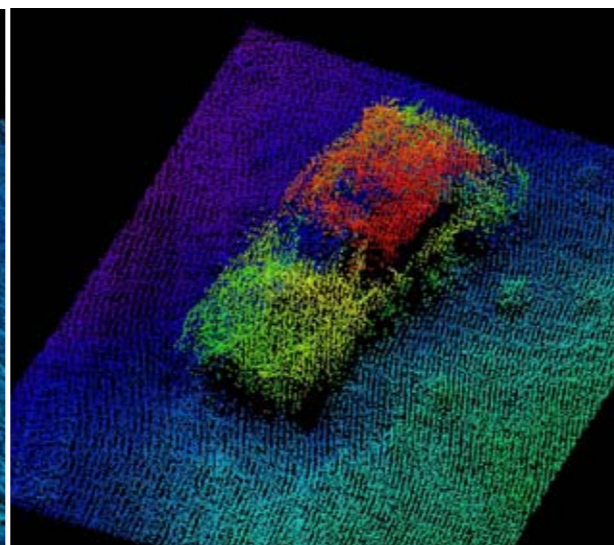
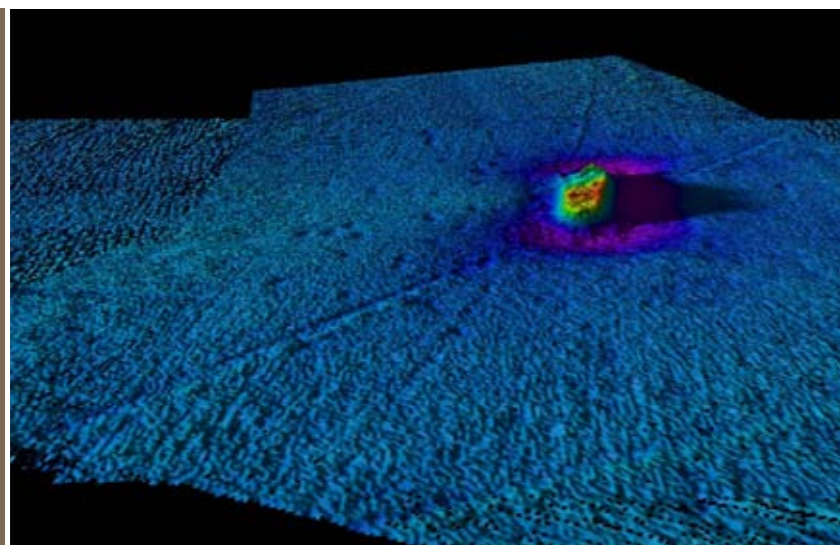
Anna-Karin jobbar inom affärsområde Sjögeografi och sitter på huvudkontoret. Hon bearbetar insamlad data och testar olika nya programvaror som kan tänkas vara lämpliga för att få ut den informationen som behövs inom det här projektet.

”Men det varierar, hela förra veckan jobbade jag ute på sjön för att samla in sjömättningsdata. Ingen dag är den andra lik och jag lär mig nya saker hela tiden. Det passar mig utmärkt.”

– Hur skulle du vilja se Sjöfartsverket utvecklas under de kommande åren?

”Jag tycker det är väldigt viktigt att behålla kompetensen som redan finns på Sjöfartsverket men också brädta den, varför inte med fler systemekologer/marinbiologer.”

Anna-Karin Karlsson, projektanställd



Havet är djupt och under ytan döljer sig både det ena och det andra. När sjömätarna scannar av havsbotten syns till exempel både förlista fartyg och gamla bilvrak.

Kapten Karlsson gick i land

SOM FÖDD OCH UPPVUXEN på öarna utanför Strömstad och med en far som arbetade som fiskare var en maritim karriär ganska självklar för Fredrik. Eller kanske inte – han stretade emot länge och började sitt yrkesliv som installationselektriker på ett bygge. Pluggade sedan industriell automation på högskolan och började arbeta med programmering inom industrin. Men efter några år tog arvet över och det blev både studier till mariningenjör och till sjökapten.

”Efter sjökaptensprogrammet fick jag omgående jobb som styrman och provade några olika rederier, men tröttnade faktiskt fort på sjömanslivet och sökte mig iland igen. Började jobba med marineelektronik och läste parallellt lite strökurser på universitetet.”

Under en vår och sommar hade Fredrik ett vikariat som båtman på Sjöfartsverket. Han erbjöds att stanna kvar och jobbade som lotsoperatör för att sedan bli engagerad i VTS-verksamheten.

”Efter ett par år med sjötrafikinformation i Göteborg fick jag erbjudande om att hoppa på ett projekt tillsammans med Chalmers och Saab. Det är ett tekniktungt projekt med stort fokus på just detta med sjötrafikövervakning.”

Ett vikariat som båtman 2003 var Fredriks första jobb på Sjöfartsverket och några år senare är han alltså projektledare och internationell expert inom sitt område.

”Det blir flera olika EU-projekt men också jobb i interna arbetsgrupper och en stor del av tiden lägger jag på samarbete med Chalmers och Lighthouse. Det rör sig huvudsakligen om e-navigation, sjösäkerhet och miljöskydd, men omfattar också annan forskning och utveckling som till exempel utveckling av smarta appar till mobiltelefoner.”

”Min bild av Sjöfartsverket var väl inte den bästa när jag började här, men genom att jag har fått insyn i flera delar av verksamheten har min bild förändrats. Känslan av att faktiskt kunna påverka vår havsmiljö och sjösäkerhet till det bättre är otroligt upplyftande. Ett stort teknikintresse är viktigt i mitt jobb, men även en stor portion tålamod och envishet krävs då mycket av arbetet som sker på EU-nivå är långsiktigt och tycks gå sakta. Sen är det klart att det hjälper att kunna skillnaden på babord och styrbord...”



Fredrik Karlsson, projektledare



Känslan av att faktiskt kunna påverka vår havsmiljö och sjösäkerhet till det bättre är otroligt upplyftande.

