



CHALMERS

Landpermissionens betydelse för välmåendet

En enkätstudie om samband mellan landpermission och
välmående bland sjöbefälsstudenter

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

ANDREAS LANDBERG

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2025

Landpermissionens betydelse för välmåendet

En enkätstudie om samband mellan landpermission och
välmående bland sjöbefälsstudenter

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

ANDREAS LANDBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2025

Landpermissionens betydelse för välmåendet

En enkätstudie om samband mellan landpermission och välmående bland sjöbefälsstudenter

ANDREAS LANDBERG

© ANDREAS LANDBERG, 2025

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2025

FÖRORD

Detta examensarbete har genomförts vid Chalmers tekniska högskola inom sjökaptensprogrammet som en avslutande del av min utbildning omfattande 180 högskolepoäng. Arbetet motsvarar 15 högskolepoäng och syftar till att undersöka sambandet mellan landpermission och sjöbefälsstudenters välmående.

Idén till arbetet väcktes under min praktik hösten 2023, då jag hade möjlighet att gå iland i Tyskland, England, Frankrike, Belgien, USA, Franska Polynesien, Nya Zeeland och Australien. Dessa erfarenheter gav mig en insikt i hur betydelsefull landpermission kan vara för välmåendet ombord. Samtidigt påminde de mig om den ursprungliga drömmen om att upptäcka världen, den som en gång fick mig att välja att gå till sjöss.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare, Monica Lundh, för hennes värdefulla stöd och vägledning genom hela arbetet. Jag vill även tacka alla sjöbefälsstudenter som tog sig tid att besvara enkäten, vilket gjorde att arbetet kunde genomföras.

Ett särskilt tack riktas till mamma Ragnhild, som varit till stor hjälp de gånger hon lyckats släppa sin samtidigt pågående doktorsavhandling.

Slutligen vill jag tacka övrig familj och vänner för deras stöd och uppmuntran under arbetets gång.

Göteborg, februari 2025
Andreas Landberg

Landpermissionens betydelse för välmåendet

En enkätstudie om samband mellan landpermission och välmående bland sjöbefälsstudenter

ANDREAS LANDBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Landpermission har alltid varit en del av sjöfarten och är en viktig faktor för sjömäns välmående, men i takt med att sjöfarten effektiviserats har möjligheterna att gå iland minskat. Denna studie undersöker hur landpermission påverkar välmåendet hos sjöbefälsstudenter, vilka erfarenheter de har av att gå iland under sin praktik samt vilka faktorer som påverkar deras möjligheter till landpermission. Studien baseras på en enkätundersökning där WHO-5 användes för att mäta välmående.

Resultaten visar att landpermission upplevs som en positiv faktor för både psykiskt, socialt och fysiskt välmående. De studenter som hade regelbunden tillgång till landpermission skattade generellt sitt välmående högre än de som sällan eller aldrig kunde gå iland. Skillnaden var dock relativt liten och variationen inom grupperna likvärdig, vilket tyder på att även andra faktorer, såsom arbetsmiljö och sociala relationer ombord, kan spela roll för välmåendet. Studien identifierade flera hinder för landpermission, där korta hamntider, långa avstånd till stadskärnor och myndighetsrestriktioner var de mest framträdande.

Eftersom studien fokuserat på sjöbefälsstudenter, som under sin praktik inte ingår i det ordinarie arbetsschemat och därför har större möjligheter till landpermission, så kan inte resultaten generaliseras till yrkesverksamma sjömän. För att få en mer heltäckande bild av landpermissionens betydelse inom sjöfarten behövs vidare forskning där även aktiva sjömän inkluderas. Studien belyser vikten av att skapa bättre förutsättningar för landpermission för att främja sjömäns välmående och trivsel ombord.

Nyckelord: sjömän, landpermission, välmående, arbetsmiljö, stress, fatigue, WHO-5

The importance of shore leave for well-being

A survey study on the relationship between shore leave and well-being among maritime officer students

ANDREAS LANDBERG

Department of Mechanics and Maritime Sciences
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Shore leave has long been an integral part of seafaring and plays a crucial role in seafarers' well-being. However, as the shipping industry has become more efficient, opportunities to go ashore have diminished. This study examines how shore leave impacts the well-being of maritime officer students, their experiences of going ashore during their internships, and the factors influencing their access to shore leave. The study is based on a survey in which the WHO-5 well-being index was used to assess well-being.

The results indicate that shore leave is perceived as a positive factor for mental, social, and physical well-being. Students who had regular access to shore leave generally reported higher well-being than those who rarely or never had the opportunity to go ashore. However, the differences were relatively small, and the variation within the groups was similar, suggesting that other factors, such as the onboard work environment and social relationships, also could play a role in well-being. The study identified several barriers to shore leave, with short port stays, long distances to city centers, and regulatory restrictions being the most prominent.

Since this study focuses on maritime officer students, who do not follow the regular work schedule during their internships and therefore have greater opportunities for shore leave, the results cannot be directly generalized to professional seafarers. To gain a more comprehensive understanding of the significance of shore leave in the maritime industry, further research including active seafarers is needed. The study highlights the importance of improving access to shore leave to support seafarers' well-being and overall quality of life on board.

Keywords: seafarers, shore leave, well-being, work environment, stress, fatigue, WHO-5

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.2 Syfte.....	1
1.3 Frågeställningar	2
1.4 Avgränsningar	2
2. Teori.....	3
2.1 Välmående	3
2.2 Arbetsmiljö till sjöss	3
2.2.1 Fysiska aspekter.....	4
2.2.2 Psykosociala aspekter	4
2.3 Stress.....	5
2.3.1 Arbetsrelaterad stress.....	5
2.3.2 Stress ombord	6
2.4 Fatigue	6
2.5 Stresshantering.....	7
2.6 Landpermission	7
3. Metod.....	9
3.1 Design och tillvägagångssätt	9
3.2 Urval	9
3.3 Etiska överväganden.....	10
3.4 Dataanalys	10
4. Resultat	11
4.1 Sociodemografiska uppgifter och bakgrund.....	11
4.2 Senaste praktik.....	12
4.3 Möjlighet till landpermission.....	12
4.4 Längd på landpermissioner.....	13
4.5 Aktiviteter under landpermission.....	13
4.6 Kvaliteten på landpermission	14
4.7 Hinder för landpermission	14
4.8 Landpermissionens påverkan på välmående	14
4.9 WHO-5	16
5. Diskussion	18
5.1 Metoddiskussion.....	19
6. Slutsatser.....	20
7. Rekommendationer till fortsatt arbete	21
Källförteckning.....	22
BILAGA 1	28

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Ålder	11
Figur 2 Antal praktikfartyg	11
Figur 3 Fartygstyp	12
Figur 4 Praktiklängd	12
Figur 5 Landpermissionsfrekvens	12
Figur 6 Längd på landpermissioner	13
Figur 7 Aktiviteter	13
Figur 8 Hinder	14
Figur 9 Psykiskt välmående	15
Figur 10 Socialt välmående	15
Figur 11 Fysiskt välmående	15
Figur 12 Utebliven landpermission	16
Figur 13 WHO-5 välbefinnandeindex	16

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

Fatigue	Extrem trötthet eller utmattning
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
ISPS-koden	International Ship and Port Facility Security Code
Landpermission	Möjligheten för sjömän att gå iland under ett fartygs hamnbesök
MLC	Maritime Labour Convention
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
SIRE	Ship Inspection Report Programme
Stressorer	Faktorer som orsakar stress
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling
WHO	World Health Organization

1. INLEDNING

Historiskt sett har sjömanslivet varit förknippat med äventyr, resor och möjligheten att upptäcka nya platser och kulturer (Sjöhistoriska, n.d). Sjömän kunde tillbringa tid i hamnstäder som ofta var belägna centralt, vilket gav dem tillgång till sociala interaktioner, kultur och avkoppling (Goss, 1995). Forskning visar dessutom att en vanligt förekommande drivkraft bakom valet av en sjömanskarriär är just möjligheten att resa och uppleva världen (Gekara & Sampson, 2021; Shiptalk Limited, 2012).

Denna romantiska bild av yrket har emellertid förändrats drastiskt. Modern sjöfart har blivit alltmer effektiviserad och strukturerad, präglad av teknologiska framsteg och globaliseringens krav (Kahveci, 1999). Införandet av containern som standardiserad lastenhet under mitten av 1900-talet revolutionerade sjöfarten genom att drastiskt minska tiden för lastning och lossning, samtidigt som det möjliggjorde "just in time"-logistik, där varor transporteras med hög precision för att minimera lagerhållning och maximera kostnadseffektivitet. Denna effektivisering har resulterat i kortare hamnanlöp och minskade möjligheter för sjömän att kunna gå iland (Markkula, 2021).

Automatisering och tekniska framsteg har förändrat sjömansyrket i grunden. Många arbetsuppgifter har rationaliserats bort, vilket har lett till mindre besättningar och ökad arbetsbelastning för de kvarvarande sjömännen (Lundh & Rydstedt, 2016). Samtidigt har hamnar successivt flyttat från centrala stadsområden till avlägsna platser för att hantera större fartyg och ökade godsvolymer. Detta har ytterligare begränsat sjömännens tillgång och möjligheter till rekreation under landpermission (Hein & van de Laar, 2020). Efter terrorattackerna den 11 september 2001 infördes även strängare säkerhetsregler för internationell sjöfart, bland annat genom den internationella ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code). Dessa regler har lett till ökad kontroll och restriktioner i hamnar, vilket i många fall försvårar möjligheterna till landpermission (Graham, 2009).

Att få möjlighet att gå iland ger inte bara en välbehövlig paus från arbetsrutinerna, utan erbjuder också social interaktion, miljöombyte och möjlighet till fysisk och mental återhämtning. Forskning visar att landpermission bidrar till en känsla av frihet och minskar risken för negativa hälsoeffekter (Hebbbar & Mukesh, 2020). Landpermissionens betydelse i kombination med dess minskande möjligheter gör det angeläget att undersöka hur landpermission påverkar välmåendet, särskilt hos sjöbefälsstudenter som är framtidens sjömän.

1.2 Syfte

Denna studie har ett fokus på landpermission och dess påverkan på välmående hos blivande sjöbefäl. Den syftar till att undersöka sjöbefälsstudenters erfarenheter av och möjligheter till landpermission under deras praktikperioder. Målet med studien är att undersöka ett eventuellt samband mellan sjömäns upplevda välmående och möjligheterna till landpermission.

1.3 Frågeställningar

- Vilka möjligheter till landpermission har sjöbefälsstudenter?
- Vilka faktorer påverkar möjligheterna till landpermission?
- Hur betydelsefullt är landpermission för välmåendet?

1.4 Avgränsningar

Studien riktar sig till sjöbefälsstudenter på Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg och Linnéuniversitetet i Kalmar som har genomfört minst en praktikperiod.

2. TEORI

Teorikapitlet syftar till att belysa de faktorer som påverkar sjömäns välmående och att ge en teoretisk grund för analysen av studiens resultat. Kapitlet inleds med en genomgång av begreppet välmående, följt av en beskrivning av arbetsmiljön till sjöss, med särskilt fokus på stress och fatigue. Därefter behandlas betydelsen av stresshantering och återhämtning, samt landpermissionens roll i relation till dessa aspekter. Genom denna struktur skapas en helhetsbild av de utmaningar och möjligheter som påverkar sjömäns välmående och trivsel ombord.

2.1 Välmående

Välmående är ett mångfacetterat begrepp som kan tolkas på olika sätt beroende på kontext. Enligt American Psychological Association (2018) definieras välmående som "ett tillstånd av lycka och tillfredsställelse, med låg stressnivå, god fysisk och mental hälsa samt ett positivt synsätt och god livskvalitet". En liknande definition beskriver välmående som "en komplex kombination av en persons fysiska, mentala, emotionella och sociala hälsa" (Department of Health, 2022). Världshälsoorganisationen (WHO) använder en bredare definition av hälsa som inkluderar välmående: "ett tillstånd av fullständigt fysiskt, mentalt och socialt välmående, och inte bara frånvaron av sjukdom eller svaghet" (World Health Organization, 2024).

För att mäta subjektivt välmående utvecklade WHO 1998 WHO-5, en skattningsskala med positivt formulerade påståenden. Dess enkelhet, höga validitet och flexibilitet gör den till ett pålitligt verktyg inom både forskning och klinisk praktik, med global spridning i olika kulturella och geografiska kontexter (Topp et al., 2015; World Health Organization, 1998).

Dessa definitioner och mätinstrument framhäver vikten av att förstå välmående som en balans mellan fysiska, mentala, sociala och emotionella faktorer. För sjömän är detta särskilt centralt, eftersom arbets- och levnadsmiljön till sjöss ofta utmanar dessa aspekter av hälsa. En fördjupad förståelse av välmående i denna kontext är avgörande för att utveckla strategier som stödjer deras livskvalitet och arbetsförmåga (Sampson & Ellis, 2019).

2.2 Arbetsmiljö till sjöss

Arbetsmiljön ombord på fartyg är ovanlig samt komplex och påverkar sjömäns hälsa och välmående i flera aspekter. Fysiska, psykosociala och organisatoriska krav möts i en miljö präglad av isolering och begränsningar. Denna kombination innebär utmaningar för sjömäns hälsa och säkerheten ombord (Brooks & Greenberg, 2022; Oldenburg et al., 2010).

Att arbeta till sjöss betraktas även som ett högriskyrke, med en högre förekomst av olyckor och dödsfall jämfört med den allmänna befolkningen (Eriksson et al., 2024; Roberts et al., 2014). Sjömän är dessutom utsatta för en förhöjd risk att utveckla flera allvarliga sjukdomar, såsom olika former av cancer (Forsell et al., 2022) och hjärt- och kärlsjukdomar (Aikaterini et al., 2019). Den ökade risken för hjärt- kärlsjukdomar kan kopplas till ett flertal faktorer som förekommer ombord, däribland oregelbundet skiftarbete (Torquati et al., 2018), långvarig

exponering för höga ljudnivåer (Skogstad et al., 2016) samt stress och brist på fysisk aktivitet (Oldenburg, 2014).

Maritime Labour Convention (MLC), som trädde i kraft 2013, är en internationell konvention med syfte att säkerställa minimistandarder för sjömäns arbets- och levnadsvillkor. Konventionen reglerar bland annat arbetstid, vila, hälsa, säkerhet och boendeförhållanden (MLC, 2024). Dock lämnar MLC många aspekter av sjömäns välmående utanför sitt primära fokus, särskilt de psykosociala faktorerna (Exarchopoulos et al., 2018).

Under de senaste åren har dock sjöfartsbranschen riktat ett allt större fokus mot det mänskliga elementet och välmåendet ombord. International Maritime Organization (IMO) betonar vikten av att hantera mänskliga faktorer för att förbättra säkerheten och arbetsförhållandena till sjöss (IMO, n.d). Parallellt med detta har även oljeindustrin genom Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) utvecklat *SIRE 2.0*, där aspekter av den mänskliga faktorn nu inkluderas i säkerhetsinspektioner av tankfartyg, så kallade vettinginspektioner (OCIMF, 2025). Även nationella regelverk, såsom Transportstyrelsens föreskrifter, har på senare tid integrerat organisatorisk och social arbetsmiljö som en central del av arbetsvillkoren till sjöss (TSFS 2019:56, 2019).

Denna utveckling visar att sjömäns välmående har blivit en mer prioriterad fråga inom hela sjöfartssektorn, med åtgärder på både internationell, branschspecifik och nationell nivå för att skapa en mer hållbar och hälsosam arbetsmiljö.

2.2.1 Fysiska aspekter

Livet till sjöss innebär en ständig exponering för fysiska faktorer som är ofrånkomliga i en fartygsmiljö. Buller, vibrationer och höga ljudnivåer från lastrum, maskinrum, andra tekniska utrymmen och fartygets framdrivning är vardag för sjömän. Den långvariga exponeringen kan leda till förhöjda stressnivåer, utmattning, störd sömn och försämrad allmänhälsa (Febriyanto et al., 2024; Salyga & Kušleikaitė, 2011). Fartygets rörelser till följd av vind och vågor, särskilt i hårt väder, är en annan ständig utmaning. Dessa rörelser kan inte bara orsaka sjösjuka, med symptom som illamående, trötthet och stress (Oldenburg et al., 2010), utan också öka risken för arbetsplatsolyckor, särskilt vid fysiska arbetsuppgifter (Roberts et al., 2014). De fysiska arbetsuppgifterna ombord, såsom lasthantering, reparationer och underhåll, kan ofta vara tunga och repetitiva. Det kan innebära att besättningen regelbundet utsätts för monotona rörelser, tunga lyft, arbete i obekväma ställningar och risk för skador. I utrymmen som exempelvis maskinrum och lastutrymmen kan ventilationen vara begränsad och innebära exponering för luftföroreningar som avgaser och sot (Forsell et al., 2017).

2.2.2 Psykosociala aspekter

Den psykosociala arbetsmiljön på fartyg präglas av separation från familj, vänner och det vardagliga livet iland. Sjömän lever och arbetar isolerat under långa perioder, vilket kan bidra till känslor av ensamhet, hemlängtan och social isolering (McVeigh et al., 2019; Sampson & Ellis, 2021). Denna isolering, tillsammans med förlusten av vardagliga relationer och

aktiviteter, kan leda till psykosociala hälsoproblem som depression, ångest och försämrat allmänt välmående (Svetina et al., 2024). Eftersom fartyget fungerar som både arbetsplats och ett tillfälligt hem för sjömän, kan gränsen mellan arbete och fritid ofta bli otydlig vilket kan påverka viktiga aspekter av återhämtning och sömn (Schmied et al., 2021). Den ständiga närheten mellan kollegor gör att de sociala relationerna ombord spelar en avgörande roll för individens psykosociala hälsa. Positiva och stödjande relationer kan bidra till en ökad känsla av samhörighet och erbjuda ett viktigt socialt stöd (Yuen et al., 2020) medan konflikter ombord kan bli särskilt problematiska, på grund av de begränsade möjligheterna att dra sig undan för att återfå energi och balans. De små och begränsade privata samt gemensamma ytorna ombord, minskar även möjligheterna till fysisk aktivitet och rekreation (Slišković & Penezić, 2015).

2.3 Stress

Att arbeta till sjöss innebär att man utsätts för både fysisk och psykosocial stress (Carotenuto et al., 2012; Jonglertmontree et al., 2022). Stress är den reaktion som uppstår när en individ upplever en obalans mellan utmaningar eller krav och förmågan att hantera dessa (Lazarus, 1990). En viss nivå av stress kan vara motiverande och hjälpa en person att prestera bättre, vilket illustreras av Yerkes-Dodsons lag. Lagen visar att prestation kan förbättras vid måttlig stress, då den kan öka fokus och motivation, men att för låg eller för hög stressnivå leder till försämrad prestation (Yerkes & Dodson, 1908). När stressnivån däremot blir överväldigande, exempelvis vid långvarig eller kronisk stress, kan det få negativa konsekvenser för både fysisk och psykisk hälsa. Symtom som utmattning, sömnstörningar och koncentrationssvårigheter är vanliga vid kronisk stress och kan i sin tur leda till försämrat välmående och ökad risk för sjukdomar (National Library of Medicine, 2024; World Health Organization, 2023).

2.3.1 Arbetsrelaterad stress

Inom stressforskningen har man identifierat och definierat olika faktorer som påverkar upplevelsen av stress i arbetslivet. Forskare har utvecklat modeller för att bättre förstå hur dessa faktorer interagerar och bidrar till stressens utveckling. Två vanliga och etablerade modeller som används för att analysera arbetsrelaterad stress är *Demand-control-support*-modellen och *Job demands-resources*-modellen (Ganster & Rosen, 2013).

Enligt *Demand-control-support*-modellen (Karasek & Theorell, 1990) är arbetsrelaterad stress kopplad till tre centrala faktorer: krav, kontroll och socialt stöd. Modellen visar att hög arbetsbelastning i kombination med låg kontroll över arbetsuppgifter och bristande socialt stöd skapar en särskilt stressande arbetsmiljö. Höga krav innebär exempelvis tidskrävande eller emotionellt påfrestande arbetsuppgifter, medan låg kontroll innebär begränsade möjligheter att påverka hur och när arbetet utförs. Om individen dessutom saknar stöd från kollegor eller chefer förstärks stressen ytterligare. En balans mellan dessa faktorer kan däremot minska risken för stress och dess negativa konsekvenser.

Den andra modellen, *Job demands-resources*-modellen (Demerouti et al., 2001), delar in arbetsmiljöfaktorer i krav och resurser. Arbetskrav avser aspekter som kräver ansträngning, exempelvis hög arbetsbelastning, tidsbrist eller konflikter. Om dessa krav är långvariga kan de leda till stress och utmattning. Arbetsresurser är faktorer som hjälper individen att hantera kraven, exempelvis socialt stöd, tydliga arbetsroller eller möjligheter till utveckling. Resurser fungerar som en skyddande buffert mot arbetskravens negativa effekter och kan även öka motivation och engagemang.

2.3.2 Stress ombord

Den moderna sjöfarten präglas av höga krav på effektivitet och flexibilitet, vilket i kombination med de utmaningar som den unika arbetsmiljön till sjöss innebär, gör att stress är vanligt förekommande ombord (McVeigh et al., 2019). Arbetsbelastningen ombord på fartyg kan vara intensiv och kännetecknas ofta av långa, oregelbundna arbetspass (Oldenburg et al., 2009). Livet ombord präglas dessutom av höga säkerhetskrav och ett stort individuellt ansvar, vilket kan leda till betydande mental stress (Akamangwa, 2016). Denna belastning har ytterligare intensifierats av minskade besättningsstorlekar, vilket har ökat arbetsbördan och pressen på dagens besättningar (Tetemadze et al., 2021).

Stressorer, det vill säga faktorer som framkallar stress, har identifierats i flera studier om sjöfartens arbetsmiljö. Bland de psykosociala stressorerna återfinns separation från familj och vänner, vilket kan orsaka ensamhet och hemlängtan, samt kulturella skillnader och konflikter mellan kollegor i multikulturella besättningar (Rengamani & Murugan, 2012). Fysiska stressorer inkluderar sjösjuka, störd sömn, vibrationer, buller och stora temperaturskillnader, vilka alla kan påverka välmåendet negativt (Svetina et al., 2024). Organisatoriska stressorer omfattar höga arbetskrav, långa och oregelbundna arbetsdagar samt tidspress (Oldenburg & Jensen, 2019).

2.4 Fatigue

Fatigue är en annan välkänd riskfaktor inom sjöfarten (Jepsen et al., 2015). IMO (2019) definierar fatigue som: "ett tillstånd av fysisk och/eller psykisk nedsättning orsakat av faktorer som otillräcklig sömn, långvarig vakenhet, arbets- och viloscheman som inte är synkroniserade med kroppens dygnsrytm samt fysisk, mental eller emotionell ansträngning. Detta tillstånd kan allvarligt försämra både vakenheten och förmågan att säkert operera ett fartyg eller utföra säkerhetsrelaterade uppgifter", och har därför utarbetat riktlinjer för att identifiera, hantera och förebygga dess effekter.

Många av de riskfaktorer som bidrar till fatigue överlappar med de som orsakar stress, såsom höga arbetskrav, lång arbetstid, oregelbundna skift, sömnbrist, social isolering och långa perioder från familj (Hystad & Eid, 2016). Hög grad av stress och fatigue påverkar inte bara individens välmående utan också säkerheten ombord, eftersom det leder till minskad koncentrationsförmåga, sämre beslutsfattande och ökad risk för olyckor (Hetherington et al.,

2006). Att hantera fatigue och stress effektivt är därför avgörande, inte bara för att säkerställa sjömäns välmående, utan också för att upprätthålla säkerheten ombord och förhindra allvarliga olyckor (Project Horizon, 2012).

2.5 Stresshantering

Att utsättas för stress är en del av såväl privatlivet som yrkeslivet, och vi har olika sätt att hantera detta. Effektiv stresshantering bygger på användning av *copingstrategier*, som enligt Lazarus (1984) delas in i problemfokuserade och känslfokuserade strategier. Problemfokuserade strategier syftar till att lösa eller minimera stressfaktorerna, till exempel genom att strukturera arbetet bättre eller lösa konflikter. Känslfokuserade strategier fokuserar på att hantera de känslomässiga konsekvenserna av stress, exempelvis genom fysisk aktivitet eller social samvaro. Regelbunden motion har visat sig minska stressnivåer och förbättra den mentala hälsan (Aldana et al., 1996; Hassmén et al., 2000), medan social interaktion kan bidra till känslomässig avlastning och stärka individens motståndskraft mot stress (Cohen & Wills, 1985).

KASAM-teorin, utvecklad av Antonovsky (1987), kompletterar Lazarus teori genom att lyfta vikten av att uppleva livet som begripligt, hanterbart och meningsfullt för att minska risken att stressorer ska leda till negativ stress och ohälsa. Begriplighet innebär att se händelser och krav som strukturerade, förutsägbara och möjliga att förstå. Hanterbarhet handlar om att känna att de resurser som behövs för att hantera utmaningar, finns tillgängliga. Meningsfullhet framhäver vikten av att uppfatta utmaningar som värda att investera tid och energi i, vilket stärker motivation och engagemang.

Tillsammans ger KASAM och Lazarus teorier en bredare förståelse för stresshantering, där KASAM förklarar hur individer uppfattar sin situation och Lazarus beskriver de strategier som används för att hantera den. Vissa copingstrategier kan individen själv påverka, medan andra kräver organisatoriska insatser eller regelstadgade åtgärder, såsom förbättrade arbetsvillkor, tillgång till resurser och tid för återhämtning. Inom sjöfarten, där arbetsdagarna ofta är långa, utrymmena begränsade och isolationen påtaglig, kan möjligheterna till fysisk aktivitet och social samvaro vara starkt begränsade. Detta understryker landpermissionens betydelse som en viktig faktor för stresshantering och återhämtning.

2.6 Landpermission

Historiskt sett har livet till sjöss varit en livsstilsbaserad tillvaro där det sociala nätverket och yrkesrollen gick hand i hand. Idag betraktas det främst som ett arbete, där många av de livsstilsförändringar som tidigare var en del av sjölivet, som möjligheten att gå iland och umgås med kollegor, har gått förlorade, vilket påverkar sjömäns trivsel och välmående negativt (McVeigh et al., 2019).

Forskning visar att landpermission spelar en avgörande roll för sjömäns välmående (Mellbye & Carter, 2017). Enligt en studie av Sampson och Ellis (2019) rapporterade 98,7 % av de

tillfrågade sjömännen att efter att mönstra av, så var landpermission med kollegor det som gjorde dem gladast ombord. Dessutom ansåg över hälften av de tillfrågade sjömännen att ökad tillgång till landpermission skulle vara en av de tre viktigaste faktorerna för att förbättra deras trivsel ombord.

MLC slår fast att sjömän har lagstadgad rätt till landpermission där det är praktiskt möjligt, i syfte att främja deras hälsa och välmående (International Labour Organization, 2006). Trots detta varierar den faktiska möjligheten till landpermission beroende på faktorer såsom fartygstyp, rederiets policy och hamnförhållanden. I vissa fall väljer sjömän att stanna ombord, även när permission formellt är tillåten, vilket ofta beror på arbetsrelaterade faktorer kopplade till deras position ombord. Befäl har generellt en hög arbetsbelastning och höga stressnivåer i hamn, medan manskapet oftare är i behov av fysisk återhämtning (Dohrmann & Leppin, 2017). Medan extrapersonal, såsom befälselever vilka inte ingår i den ordinarie besättningen, ofta har en mindre krävande arbetsbörda och därmed större möjligheter att gå iland.

Dessutom har många hamnar flyttats från stadskärnor till mer avlägsna områden, vilket har försvårat tillgången till bekvämligheter och sociala aktiviteter för sjömän. Höga transportkostnader, korta hamnanlöp och andra logistiska begränsningar har ytterligare minskat möjligheten att utnyttja landpermission (Alderton et al., 2004; The Mission to Seafarers, n.d).

Samtidigt har covid-19-pandemin visat hur snabbt landpermission kan begränsas ytterligare av globala kriser, vilket tydligt påvisar behovet av att säkra och stärka möjligheten för sjömän att tillfälligt kunna lämna fartyg för återhämtning och välmående (Hebbar & Mukesh, 2020). Under covid-pandemin, när landpermission ofta nekades, upplevde många sjömän betydande negativa effekter. I en studie rapporterade 40 % känslor av olycka, 30 % kände sig stressade och 17 % helt utmattade. Totalt sett påverkades 87 % av de tillfrågade både i sitt välmående och i sin arbetsförmåga av dessa restriktioner (Hebbar & Mukesh, 2020).

3. METOD

Denna studie är en kvantitativ enkätstudie med syfte att undersöka sjöbefälsstudenters upplevelser av landpermission och dess påverkan på deras välmående. Studien har en tvärsnittsdesign, där data samlades in vid ett enda tillfälle.

3.1 Design och tillvägagångssätt

Enkäten (se bilaga 1) bestod av totalt 21 frågor. Fem hämtades från WHO-5 välbefinnandeindex och 16 var egenutformade med fokus på erfarenheter av och möjligheterna till landpermission. Utformningen av enkäten baserades på tidigare forskning som belyser betydelsen av landpermission för sjömäns välmående, samt vikten av möjligheten att gå iland, vilket redovisas i teoridelen av denna studie.

WHO-5 är ett validerat och vedertaget verktyg för att mäta psykiskt välmående, och dess frågor använder en Likert-skala från 0 till 5 (Topp et al., 2015). För att uppnå enhetlighet användes en liknande skala även för de egenutformade frågorna, men med ett intervall från 1 till 6. Vid frågan om landpermissionens kvalitet användes dock en femgradig Likert-skala för att inkludera alternativet "neutral". Detta syftade till att möjliggöra för respondenter som inte haft tillgång till landpermission att ändå kunna besvara en fråga relevant för studien.

Enkäten skapades via Google Forms (<https://www.google.com/forms/about/>), vilket effektiviserade både distribution och datainsamling. Frågorna delades in i tre huvudsakliga kategorier: Sociodemografiska uppgifter, erfarenheter av landpermission samt landpermission kopplat till välmående.

För att säkerställa enkätens tydlighet och relevans genomfördes ett pilottest på en mindre grupp personer med erfarenhet av sjöfarten. Deras synpunkter användes för att förbättra och justera frågornas utformning.

Enkäten distribuerades via respektive programansvarig för sjöbefälsutbildningarna vid Chalmers och Linnéuniversitetet den 3 december 2024, en påminnelse skickades ut den 18 december 2024. Datainsamlingen avslutades den 9 januari 2025.

3.2 Urval

Urvalet var strategiskt och riktade sig till sjöbefälsstudenter från Sveriges två sjöfartshögskolor, Linnéuniversitetet i Kalmar och Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg. Enkäten distribuerades till totalt tolv klasser: sex klasser med sjökaptensstudenter och sex klasser med sjöingenjörstudenter. Alla klasser hade genomfört minst en praktikperiod, även om det är möjligt att enstaka studenter i dessa klasser saknade praktikupplevelse. Det exakta antalet studenter som mottog enkäten är inte känt eftersom distributionen skedde indirekt.

3.3 Etiska överväganden

Studien genomfördes i enlighet med etablerade forskningsetiska riktlinjer, såsom de beskrivs i Vetenskapsrådets skrift *God forskningssed* (2024). Deltagarna informerades skriftligt om studiens syfte, kontaktuppgifter och om att deras medverkan var frivillig. Inga personuppgifter samlades in eller lagrades, vilket säkerställde deltagarnas anonymitet. Genom att svara på enkäten lämnade deltagarna sitt informerade samtycke till att delta i studien, med vetskap om att de när som helst kunde avbryta sitt deltagande utan att ange skäl.

Eftersom studien genomfördes inom ramen för en högskoleutbildning på grundnivå och inte innefattade behandling av känsliga personuppgifter, krävdes ingen etisk prövning i enlighet med etikprövningslagen (SFS 2003:460).

3.4 Dataanalys

Enkätsvaren analyserades med hjälp av deskriptiv statistik. En jämförande analys genomfördes för att undersöka skillnader i välmående mellan olika grupper baserat på deras svar i enkäten. Analysen utfördes manuellt baserat på enkätdata (Ejlertsson, 2019). För att underlätta analysen exporterades data till ett kalkylprogram (<https://www.apple.com/in/numbers/>), där svaren sorterades efter olika variabler för att identifiera potentiella samband och mönster.

Innan analysen påbörjades granskades datasetet för att identifiera eventuella saknade eller ologiska värden. Ett svar exkluderades då det bedömdes vara ologiskt eller icke-seriöst. Den slutliga analysen omfattade totalt 91 enkätsvar.

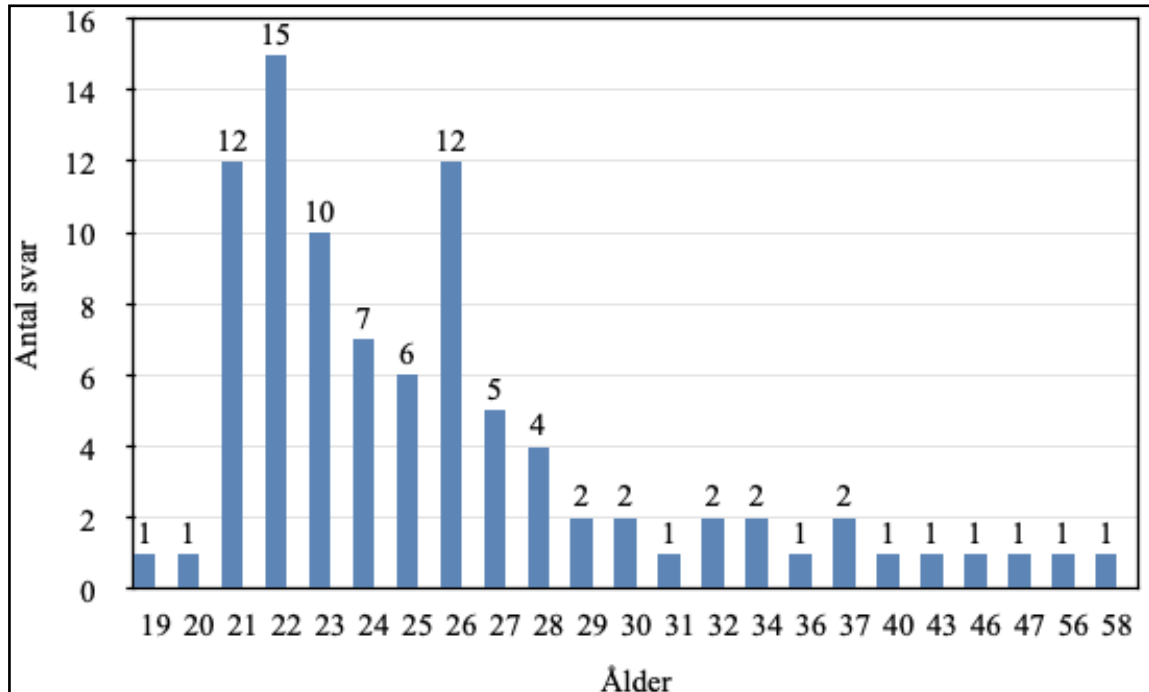
4. RESULTAT

4.1 Sociodemografiska uppgifter och bakgrund

Av de 91 analyserade svaren var 71 (78 %) män, 19 (21 %) kvinnor och 1 (1 %) uppgav ”annat” eller valde att inte specificera kön. Respondenternas ålder varierade mellan 19 och 58 år, med en medelålder på 26,5 och en medianålder på 24,0 (figur 1).

Figur 1

Ålder

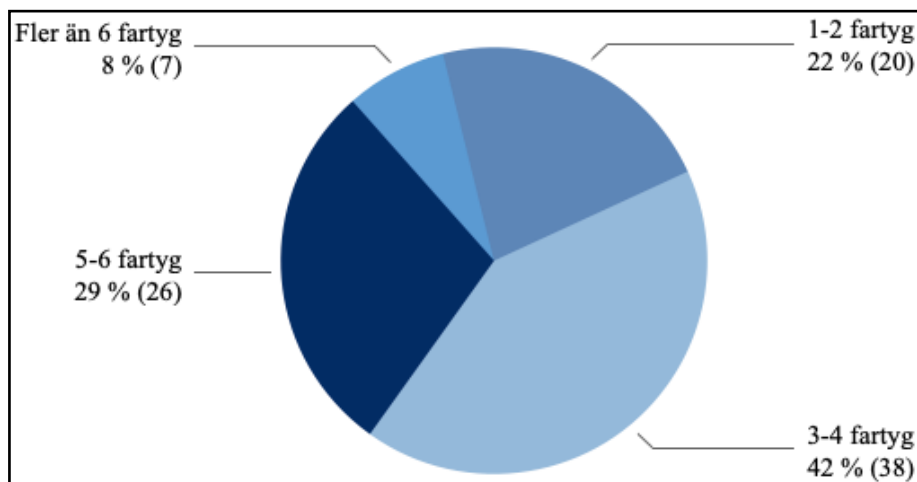


Kommentar: Åldersfördelningen bland respondenterna.

76 % av respondenterna studerade vid sjökaptensprogrammet, medan 24 % läste sjöingenjörsprogrammet. Störst antal respondenter (38 st) hade hittills under sin utbildning varit mönstrad på 3-4 olika fartyg (figur 2).

Figur 2

Antal praktikfartyg



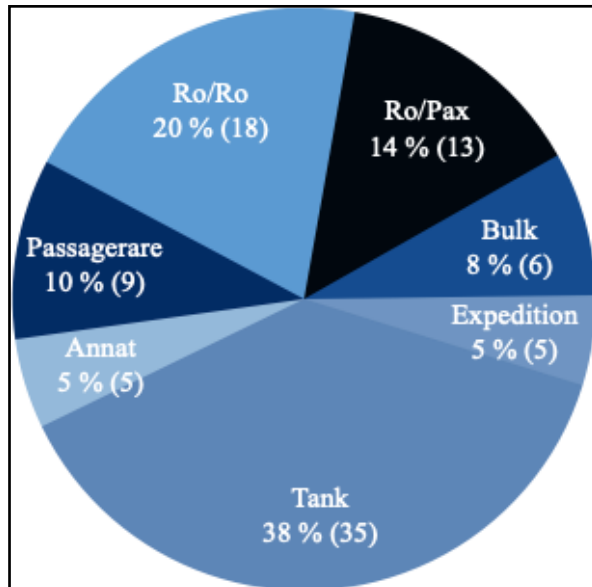
Kommentar: Fördelning över antal praktikfartyg respondenterna varit mönstrade på.

4.2 Senaste praktik

Den vanligaste fartygstypen under respondenternas senaste praktikperiod var tankfartyg (38 %), följt av ro-ro-fartyg (20 %) och ro-pax-fartyg (14 %). Andra fartygstyper var passagerare (10 %), bulk (8 %), expedition (5 %) samt övriga (5 %) vilket inkluderade offshore, forskning samt container (figur 3). Praktikens längd varierade, där 40 % rapporterade en längd på 9-12 veckor, följt av 36 % som hade en praktikperiod på 5-8 veckor, samtliga svar kan ses i figur 4.

Figur 3

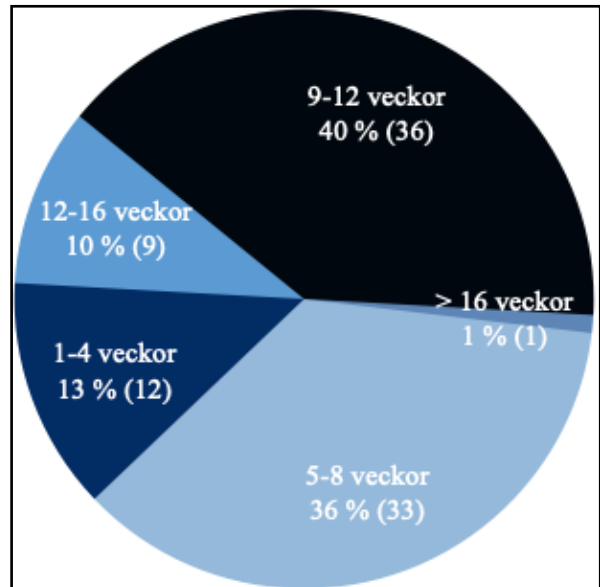
Fartygstyp



Kommentar: Fördelning över vilken fartygstyp respondenterna var mönstrad på under sin senaste praktik.

Figur 4

Praktiklängd



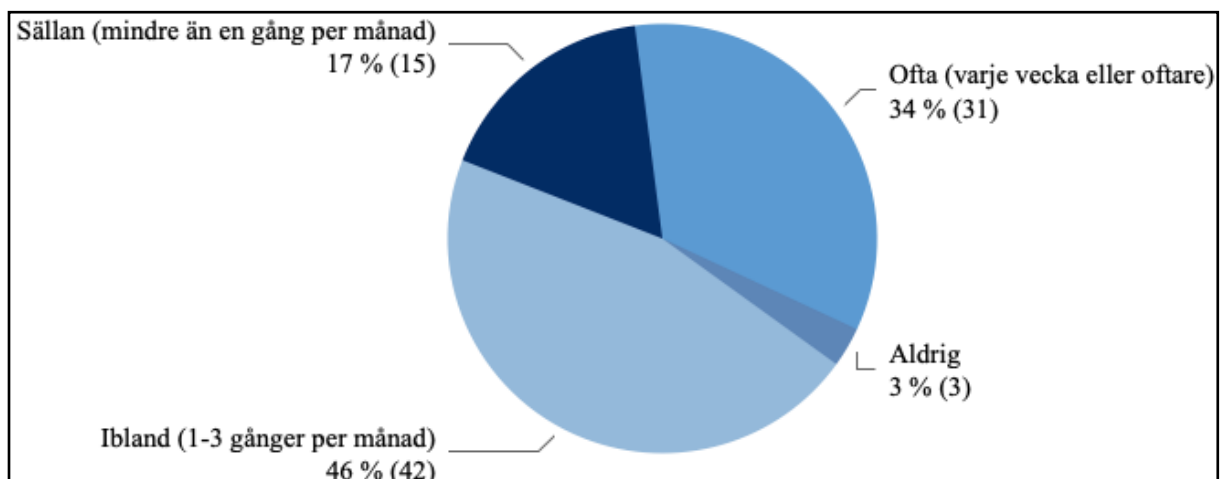
Kommentar: Fördelning över antal veckor respondenterna var påmönstrade under sin senaste praktik.

4.3 Möjlighet till landpermission

En central del av studien var att undersöka sjöbefälsstudenternas tillgång till landpermission under sin senaste praktik. Bland respondenterna angav 34 % att de ofta hade möjlighet till landpermission (varje vecka eller oftare), medan den största andelen, 46 %, hade tillgång ibland (1-3 gånger per månad). 17 % hade tillgång sällan (mindre än en gång per månad), och endast 3 % rapporterade att de aldrig hade möjlighet till landpermission under sin senaste praktik (figur 5).

Figur 5

Landpermissionsfrekvens



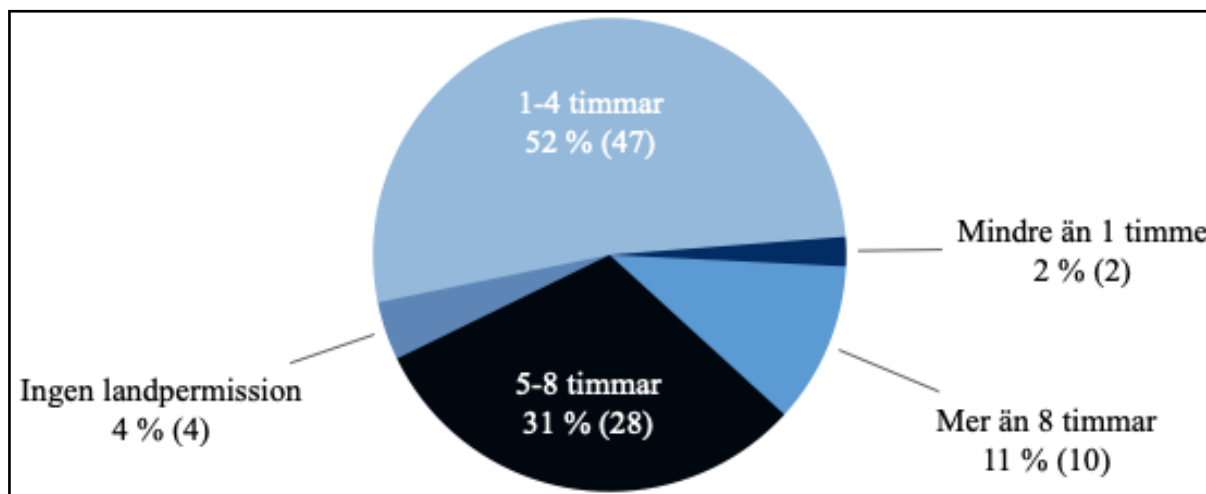
Kommentar: Fördelning över hur ofta respondenterna hade möjlighet till landpermission.

4.4 Längd på landpermissioner

När respondenterna ombads att ange hur länge deras landpermissioner varade, svarade majoriteten (52 %) att de varade i 1-4 timmar, följt av 31 % som rapporterade att deras landpermission varade i 5-8 timmar. Övriga svar kan ses i figur 6.

Figur 6

Längd på landpermissioner



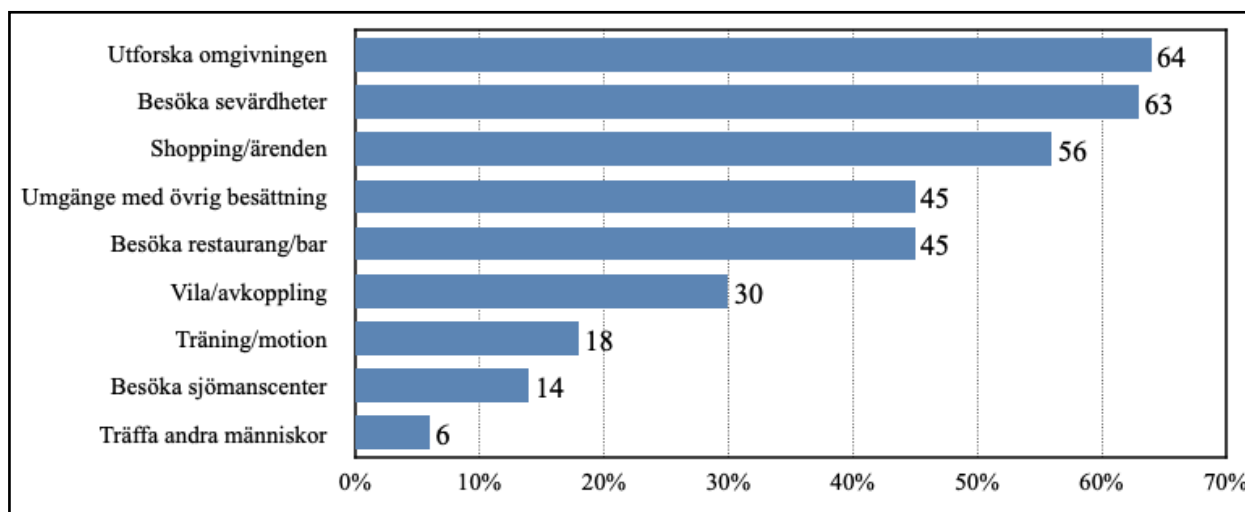
Kommentar: Fördelning över hur länge respondenternas landpermissioner varade i snitt.

4.5 Aktiviteter under landpermission

Respondenterna fick ange vilka aktiviteter de föredrar att ägna sig åt under landpermission, där flera alternativ kunde väljas. De vanligaste aktiviteterna var att utforska omgivningen (64 %) och besöka sevärdheter (63 %), följt av shopping eller att uträtta ärenden (56 %). Umgänge med övrig besättning och att besöka restaurang eller bar var också populära val (båda 45 %). Andra aktiviteter inkluderade vila och avkoppling (30 %), träning och motion (18 %), besök på sjömanscenter (14 %) samt att träffa människor utanför fartyget (6 %). Denna fördelning illustreras i diagrammet nedan (figur 7).

Figur 7

Aktiviteter



Kommentar: Procentuell fördelning över vad respondenterna helst ägnar sig åt under landpermission.

4.6 Kvaliteten på landpermission

Respondenterna betygsatte kvaliteten på sina landpermissioner på en skala från 1 ("mycket dålig") till 5 ("mycket bra"). Majoriteten (52 %) angav att kvaliteten på deras landpermissioner var "4 - bra", medan 31 % bedömde kvaliteten som "5 - mycket bra". 16 % ansåg att kvaliteten var "3 - neutral" och endast en person ansåg kvaliteten vara "2 - dålig".

4.7 Hinder för landpermission

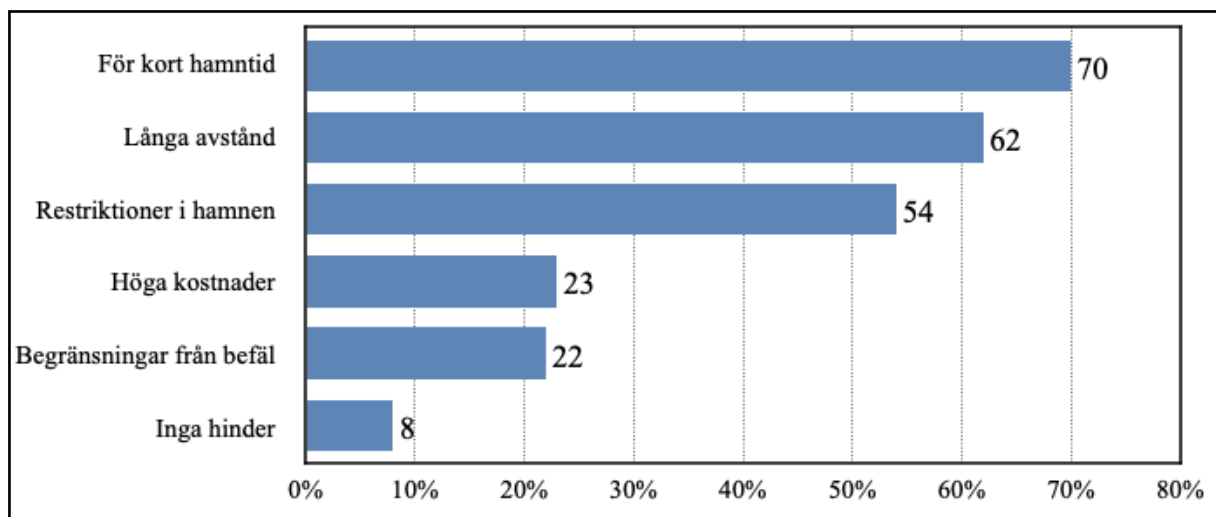
Respondenterna fick ange om de upplevt hinder för att kunna ta landpermission, med möjlighet att välja flera svarsalternativ. Resultaten visar att det vanligaste hindret var för kort hamntid, vilket rapporterades av 64 respondenter (70 %). Näst vanligast var långa avstånd till stad/aktiviteter eller logistiska skäl, vilket 56 respondenter (62 %) angav som ett hinder.

Restriktioner från myndigheter hade varit ett hinder för 46 respondenter (54 %), medan höga kostnader för transport identifierades av 21 respondenter (23 %), ofta i samband med de långa avstånden. Begränsningar från befäl rapporterades av 20 respondenter (22 %), där beslut från befäl begränsade möjligheten att lämna fartyget.

En mindre andel, 7 respondenter (8 %), uppgav att de inte upplevde några hinder alls. Denna fördelning presenteras i figur 8 nedan.

Figur 8

Hinder



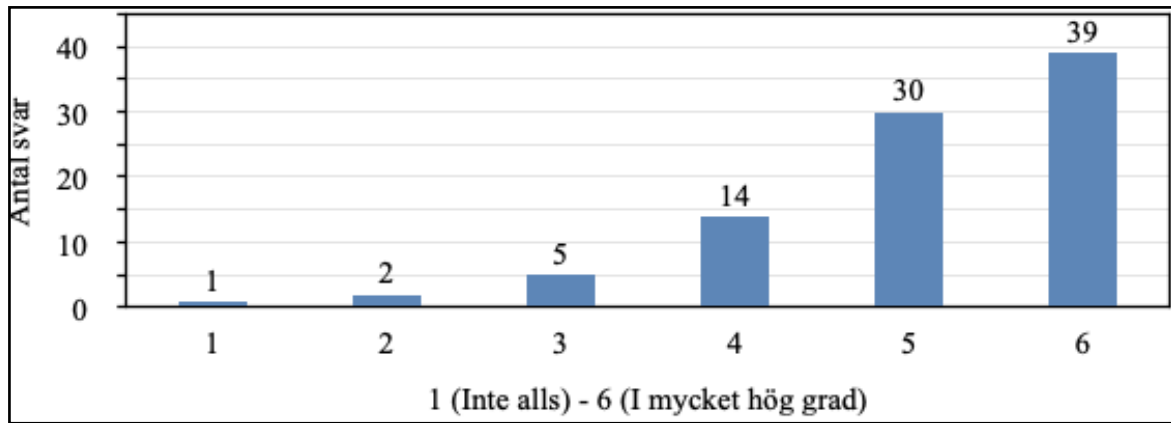
Kommentar: Procentuell fördelning över hinder till landpermission som respondenterna upplevt.

4.8 Landpermissionens påverkan på välmående

Vidare fick deltagarna skatta hur möjlighet till landpermission påverkade deras psykiska, sociala samt fysiska välmående positivt på en skala från 1 (inte alls) till 6 (i mycket hög grad). Resultaten visar att landpermission hade störst positiv påverkan på det psykiska välmåendet med ett medelvärde på 5,1 (figur 9).

Figur 9

Psykiskt välmående

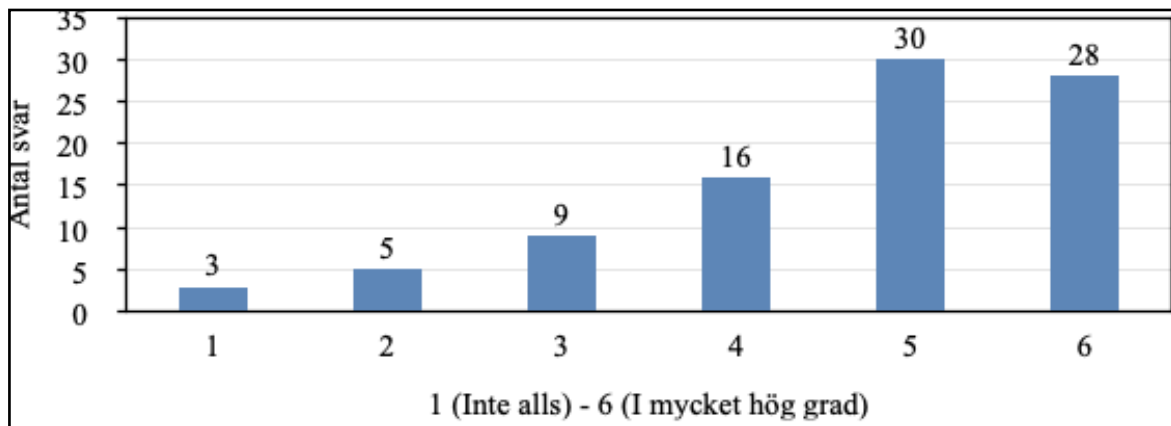


Kommentar: Fördelning av svar på hur landpermission bidrar till en förbättring av det psykiska välmåendet.

Det sociala välmåendet påverkades också positivt, med ett medelvärde på 4,6 (figur 10).

Figur 10

Socialt välmående

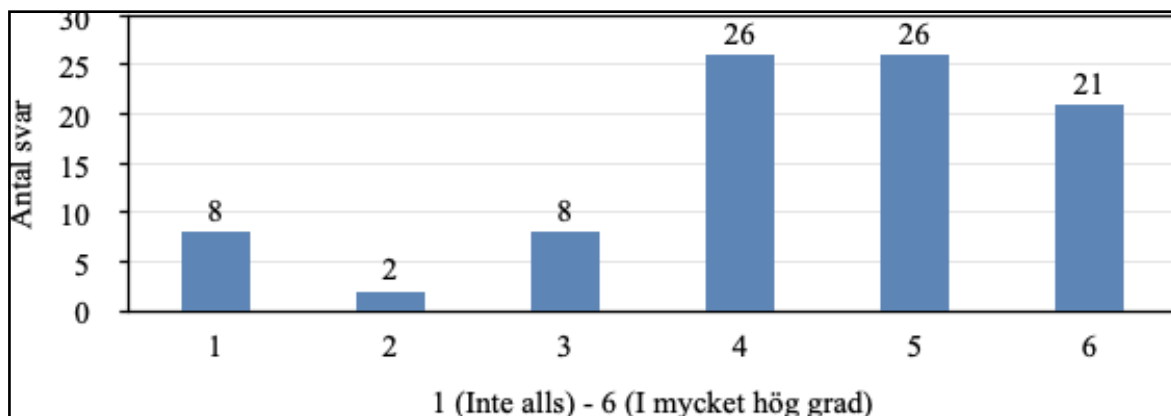


Kommentar: Fördelning av svar på hur landpermission bidrar till en förbättring av det sociala välmåendet.

Den fysiska aspekten skattades något lägre, med ett medelvärde på 4,4 (figur 11).

Figur 11

Fysiskt välmående

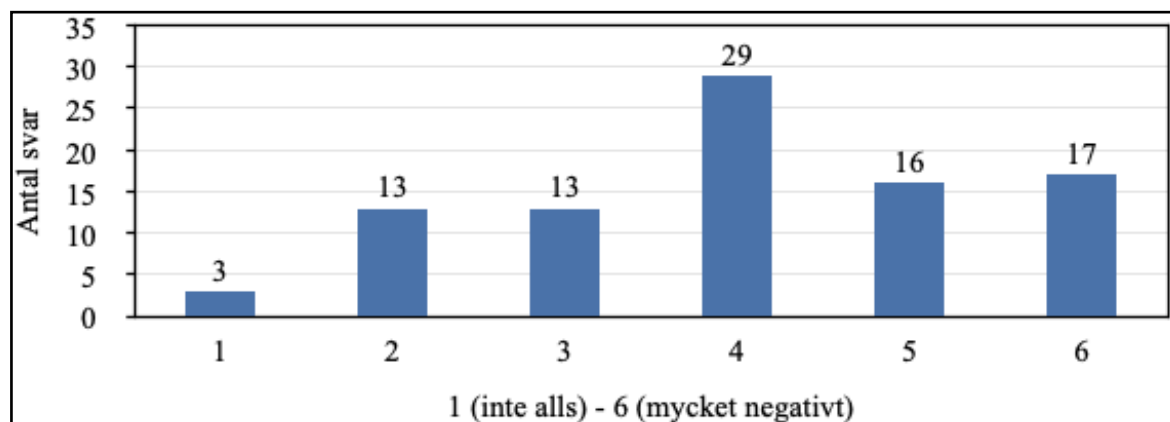


Kommentar: Fördelning av svar på hur landpermission bidrar till en förbättring av det fysiska välmåendet. 15

Respondenterna fick även bedöma hur deras övergripande välmående påverkades negativt av utebliven landpermission efter samma skala, 1 till 6. Medelvärdet för detta var 4,0 vilket indikerar att frånvaron av landpermission kan ha en negativ inverkan (figur 12).

Figur 12

Utebliven landpermission



Kommentar: Fördelning av svar på hur respondenternas övergripande välmående påverkas negativt av utebliven landpermission.

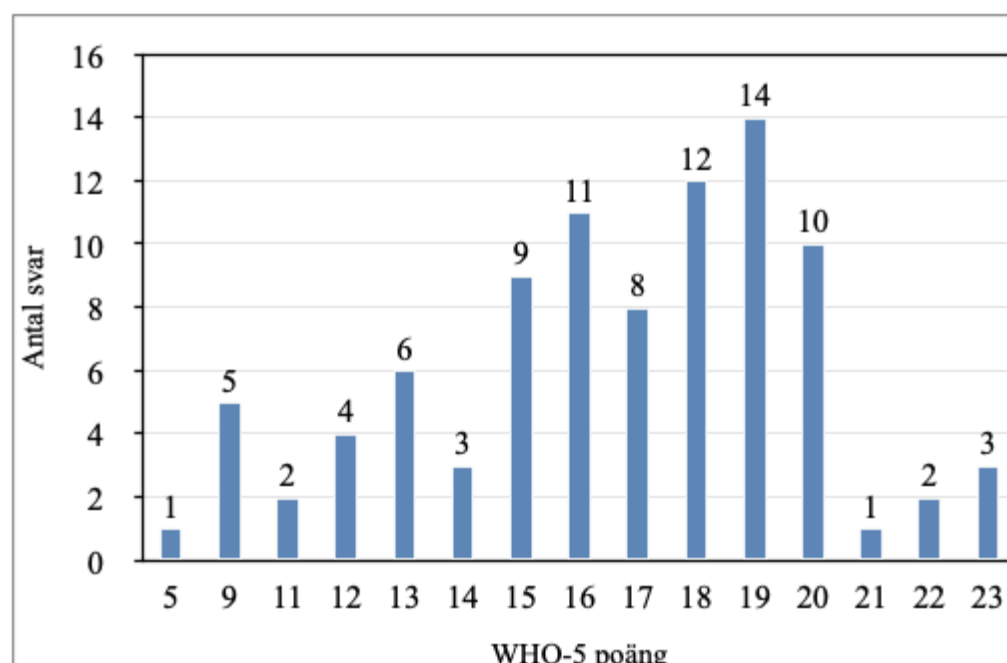
4.9 WHO-5

För att mäta välmåendet hos respondenterna användes WHO-5 välbefinnandeindex. Instrumentet består av fem påståenden, där respondenterna skattar sin upplevelse på en skala från 0 ("inte alls") till 5 ("hela tiden"). Svaren från dessa fem frågor summeras till en totalsumma som representerar individens självuppskattade välmående. Det totala poängintervallet sträcker sig från 0 till 25, där högre poäng indikerar ett bättre välmående.

Bland samtliga respondenter varierade totalsumman mellan 5 och 23 poäng, med ett medelvärde på 16,5 poäng (figur 13).

Figur 13

WHO-5 välbefinnandeindex



Kommentar: Fördelning av respondenternas sammanlagda poäng från WHO-5 välbefinnandeindex.

Av de totalt 91 respondenterna var det 18 som uppgav att de aldrig eller sällan hade tillgång till landpermission under sin senaste praktik. Dessa hade poäng enligt WHO-5 välbefinnandeindex som varierade mellan 5 och 23, med ett medelvärde på 14,7 poäng.

De 31 respondenter som ofta hade tillgång till landpermission uppvisade poäng mellan 9 och 23, med ett högre medelvärde på 17,3 poäng.

Dessa resultat indikerar att tillgång till landpermission kan ha en positiv inverkan på det psykiska välmåendet hos sjöbefälsstudenter.

5. DISKUSSION

Denna studie har belyst landpermissionens betydelse för sjöbefälsstudenters psykiska, sociala och fysiska välmående. Trots att det saknas omfattande forskning som specifikt behandlar landpermissionens roll för välmående, har ämnet ofta diskuterats som en del av bredare studier om sjömäns arbetsvillkor och hälsa (Brooks & Greenberg, 2022). Denna studiens resultat visar att landpermission upplevs som en positiv faktor för välmåendet, vilket överensstämmer med tidigare forskning som lyfter fram landpermission som en viktig trivselfaktor ombord (Hebbar & Mukesh, 2020; Sampson & Ellis, 2019).

Samtidigt indikerar denna studies resultat att även om de som ofta hade tillgång till landpermission rapporterade ett högre genomsnittligt välmående (17,3) jämfört med dem som sällan eller aldrig fick gå iland (14,7), var spridningen inom respektive grupp relativt likartad (9–23 respektive 5–23). Detta gör det svårt att isolerat avgöra exakt hur stor påverkan landpermission har på välmåendet. Det är dock rimligt att anta att landpermission har en inverkan, med tanke på de höga siffrorna för hur positivt det upplevs och att respondenterna i genomsnitt angav att utebliven landpermission påverkar deras övergripande välmående negativt (4,0 av 6). Sjömän befinner sig i en komplex arbets- och livssituation med många påverkande faktorer (Oldenburg et al., 2010), vilket kan innebära att landpermission endast är en av flera aspekter som påverkar deras välmående.

En majoritet av deltagarna i studien rapporterade att de hade regelbunden tillgång till landpermission. Det är dock viktigt att notera att studenter, till skillnad från ordinarie besättning, ofta inte ingår i säkerhetsbesättningen eller är en del av fartygets ordinarie arbetsschema, vilket ger dem större möjlighet att gå iland. Denna skillnad kan ha påverkat resultaten och begränsat generaliserbarheten till andra grupper inom sjöfarten. Vidare framkom det att studenter föredrog att använda sin landpermission till att utforska omgivningen och besöka sevärdheter, vilket kopplar till den historiska bilden av sjöfart, samt valet av sjömansyrket som ett sätt att upptäcka världen. (Gekara & Sampson, 2021; Shiptalk Limited, 2012).

Landpermissionens betydelse kan också analyseras utifrån flera teoretiska ramverk inom stressforskningen. Landpermission skulle kunna fungera som en effektiv copingstrategi enligt Lazarus (1984) teori om stresshantering. Den erbjuder både problemfokuserad coping genom att ge sjömän en paus från den monotona och krävande miljön ombord, vilket bidrar till ökad kontroll och struktur, och känslfokuserad coping genom social samvaro, fysisk aktivitet och avkoppling, vilket lindrar stressens effekter. Vidare kan landpermission ses som en resurs inom *Job demands-resources*-modellen (Demerouti et al., 2001), där det fungerar som en buffert mot de höga krav som yrket ställer. Landpermission kan också relateras till *KASAM*-teorin (Antonovsky, 1987), där upplevelsen av meningsfullhet i arbetet är central för att reducera negativa effekter av stressorer. Genom att möjliggöra miljöombyte och avkoppling kan landpermission bidra till att skapa en känsla av meningsfullhet och tillfredsställelse, vilket stärker individens motståndskraft mot stress och ohälsa.

Trots landpermissionens positiva effekter identifierades flera hinder som begränsar tillgången till den. De vanligaste utmaningarna som rapporterades i studien var korta hamntider, långa avstånd mellan fartyg och stadskärna samt restriktioner från myndigheter, vilket även tidigare forskning har belyst (Markkula, 2021). Dessa faktorer återspeglar de strukturella utmaningar som modern sjöfart står inför. Effektiviseringen av sjöfarten, med kortare hamnanlöp och mindre besättningar, gör det svårare att skapa möjligheter till landpermission. Detta understryker vikten av att sjöfartssektorn, inklusive rederier, hamnar och myndigheter, arbetar

för att värna om de få tillfällen som ges. Förbättringar kan exempelvis innefatta utökade hamnfaciliteter, snabbare säkerhetskontroller och riktlinjer som prioriterar besättningens välmående.

5.1 Metoddiskussion

Denna studie har använt WHO-5 för att mäta välmående, en etablerad skattningsskala med hög validitet (Topp et al., 2015). Validiteten stärks av att WHO-5 är ett vedertaget instrument inom forskning om subjektivt välmående och används brett i både kliniska och akademiska sammanhang. Genom att använda ett standardiserat och validerat verktyg som WHO-5 säkerställdes en jämförbar och tillförlitlig mätning av välmående, vilket stärker studiens metodologiska kvalitet. Detta möjliggjorde en systematisk analys av sambandet mellan landpermission och upplevt välmående.

Det är dock relevant att diskutera hur WHO-5, som ursprungligen är utformat för att mäta välmående under de senaste två veckorna, i denna studie har använts för att skatta välmående under en längre period, nämligen deltagarnas senaste praktik. Denna anpassning kan påverka hur respondenterna besvarat enkäten, eftersom de kan ha baserat sina svar på en mer generell upplevelse snarare än sitt aktuella välmående vid en specifik tidpunkt. En möjlig konsekvens av detta är att vissa variationer i välmående som kan uppstå över tid inte fångas upp på samma sätt som vid en mer tidsavgränsad skattning. Detta metodval bör därför beaktas vid tolkningen av resultaten, och framtida studier kan överväga att antingen komplettera WHO-5 med mer specifika frågor om välmående vid olika tidpunkter eller använda en annan metod som fångar både kortsiktiga och långsiktiga variationer i välmående.

Samtidigt finns begränsningar kopplade till studiens urval. Eftersom enkäten riktade sig till sjöbefälsstudenter, vars förutsättningar för landpermission skiljer sig från den övriga besättningen, kan resultaten inte generaliseras till alla sjömän. Studenter har ofta större möjligheter att ta landpermission eftersom de sällan ingår i säkerhetsbesättningen, vilket kan ha påverkat studiens utfall. Dessutom tillbringar studenterna en begränsad period ombord, vilket kan innebära att de har en annan inställning till arbetsmiljön jämfört med ordinarie besättning som återvänder till fartyget efter varje ledighet. För att säkerställa en bredare generaliserbarhet hade ett urval bestående av yrkesverksamma sjömän varit mer representativt.

När det gäller reliabiliteten, det vill säga studiens pålitlighet och möjligheten att uppnå samma resultat vid en upprepning, är det troligt att resultaten skulle bli likartade om en liknande grupp sjöbefälsstudenter undersöktes igen. Variationer kan dock förekomma beroende på faktorer såsom fartygstyp, resans längd och vilken trad fartyget trafikerar. Även om enkäten innehöll en fråga om fartygstyp, kan både möjligheten till och värderingen av landpermission påverkas av var i världen fartyget befinner sig samt hur lång tid som har passerat sedan den senaste landpermissionen. Ett alternativt upplägg hade kunnat inkludera frågor om i vilka situationer respondenterna anser att landpermission är viktigast, för att ge en mer nyanserad bild av dess betydelse.

Vidare är studiens design en annan aspekt att diskutera. Enkäter är ett effektivt sätt att samla in kvantitativa data, men de begränsar möjligheten att fånga komplexiteten i respondenternas upplevelser. Hade studien inkluderat intervjuer, hade fler aspekter av välmående kunnat undersökas och satts i relation till landpermission. Genom att vara medvetna om denna begränsning kan vi också bättre förstå vilka kompletterande studier som kan vara relevanta för framtida forskning.

6. SLUTSATSER

Denna studie har undersökt landpermissionens betydelse för sjöbefälsstudenters välmående samt deras erfarenheter av och möjligheter till landpermission under deras praktikperioder. Resultaten visar att majoriteten av studenterna regelbundet hade tillgång till landpermission, men att möjligheterna varierade beroende på faktorer såsom fartygstyp, hamnförhållanden och längden på fartygens hamnuppehåll. Detta överensstämmer med tidigare forskning som pekar på att landpermission påverkas av både strukturella och operativa faktorer inom sjöfarten.

Studien bekräftar att landpermission upplevs som en viktig faktor för välmående, både psykiskt, socialt och fysiskt. De som ofta hade möjlighet att gå i land skattade generellt sitt välmående högre än de som sällan eller aldrig fick denna chans. Dock var skillnaden mellan grupperna relativt liten, och variationen inom respektive grupp likvärdig. Detta gör det svårt att isolera landpermissionens exakta påverkan. Det är därför rimligt att anta att landpermission är en av flera faktorer som påverkar sjömännens välmående, där exempelvis arbetsmiljö, arbetsbelastning och sociala relationer ombord också spelar en central roll.

Flera hinder för landpermission identifierades i studien. De främsta begränsningarna var korta hamntider, långa avstånd till stadskärnor samt restriktioner från myndigheter. Dessa utmaningar speglar förändringarna inom modern sjöfart, där effektivisering och snabba omloppstider har minskat möjligheterna för besättningen att lämna fartyget.

För att främja sjömäns välmående och trivsel ombord bör sjöfartssektorn arbeta för att underlätta tillgången till landpermission där det är möjligt. Detta kan innefatta förbättrade hamnfaciliteter, effektivare säkerhetskontroller och riktlinjer som prioriterar besättningens möjligheter att gå i land.

7. REKOMMENDATIONER TILL FORTSATT ARBETE

För att fördjupa förståelsen av landpermissionens roll för välmående rekommenderas framtida forskning att fokusera på yrkesverksamma sjöbefäl, då deras möjligheter och erfarenheter av landpermission ofta är mer begränsade jämfört med studenter. Det skulle även vara värdefullt att undersöka hur landpermission påverkar sjömän som arbetar under långa kontrakt, särskilt i internationella kontexter där arbetsvillkoren kan variera. En jämförande studie mellan sjömän från olika länder och kulturer skulle kunna ge nya insikter om landpermissionens betydelse i olika arbetsmiljöer och samhällskontexter.

KÄLLFÖRTECKNING

- Aikaterini, D., Vasileios, P., Aris, C., Kanella, Z., Dimitris, K., & Efthymios, K. (2019). Seafarers' health problems, emergencies, diseases and risk factors. A systematic review of the literature. *Int J Med Health Res*, 5(2), 43-48.
- Akamangwa, N. (2016). Working for the environment and against safety: How compliance affects health and safety on board ships. *Safety Science*, 87, 131-143. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2016.03.027>
- Aldana, S. G., Sutton, L. D., Jacobson, B. H., & Quirk, M. G. (1996). Relationships between leisure time physical activity and perceived stress. *Perceptual and Motor skills*, 82(1), 315-321.
- Alderton, T., Bloor, M., Kahveci, E., Lane, T., Sampson, H., Thomas, M., Winchester, N., Wu, B., & Zhao, M. (2004). The Global Seafarer: Living and Working Conditions in Globalized Industry. In: ILO.
- American Psychological Association. (2018). *Well-being*. *APA Dictionary of Psychology*. <https://dictionary.apa.org/well-being>
- Antonovsky, A. (1987). Unraveling the mystery of health: How people manage stress and stay well. *San Francisco*, 175.
- Brooks, S. K., & Greenberg, N. (2022). Mental health and psychological wellbeing of maritime personnel: a systematic review. *BMC psychology*, 10(1), 139. <https://doi.org/10.1186/s40359-022-00850-4>
- Carotenuto, A., Molino, I., Fasanaro, A. M., & Amenta, F. (2012). Psychological stress in seafarers: a review. *International Maritime Health*, 63(4), 188-194. https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/26129
- Cohen, S., & Wills, T. A. (1985). Stress, social support, and the buffering hypothesis. *Psychological bulletin*, 98(2), 310.
- Demerouti, E., Bakker, A., Nachreiner, F., & Schaufeli, W. (2001). The job demands-resources model of burnout. *The Journal of applied psychology*, 86(3), 499-512.
- Department of Health. (2022). *Wellbeing, Better Health Channel*. State Government of Victoria. <https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/wellbeing>
- Dohrmann, S. B., & Leppin, A. (2017). Determinants of seafarers' fatigue: a systematic review and quality assessment. *International archives of occupational and environmental health*, 90(1), 13-37. <https://doi.org/10.1007/s00420-016-1174-y>
- Ejlertsson, G. (2019). *Enkäten i praktiken: en handbok i enkätmetodik (4:e uppl.)*. Studentlitteratur AB.

- Eriksson, H. P., Wallin, M., & Andersson, E. (2024). Mortality among Swedish seafarers 1985–2013. *American Journal of Industrial Medicine*, 67(12), 1066-1076. <https://doi.org/10.1002/ajim.23662>
- Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., & Zhao, M. (2018). Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy*, 93, 62-70. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.04.005>
- Febriyanto, K., Rahman, F. F., & Guedes, J. C. C. (2024). The physical and psychological effects of occupational noise among seafarers: a systematic review. *International Journal of Environmental Health Research*, 34(7), 2674-2686. <https://doi.org/10.1080/09603123.2023.2266703>
- Forsell, K., Björ, O., Eriksson, H., Järholm, B., Nilsson, R., & Andersson, E. (2022). Cancer incidence in a cohort of Swedish merchant seafarers between 1985 and 2011. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 95(5), 1103-1111. <https://doi.org/10.1007/s00420-021-01828-2>
- Forsell, K., Eriksson, H., Järholm, B., Lundh, M., Andersson, E., & Nilsson, R. (2017). Work environment and safety climate in the Swedish merchant fleet. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 90(2), 161-168. <https://doi.org/10.1007/s00420-016-1180-0>
- Ganster, D. C., & Rosen, C. C. (2013). Work stress and employee health: A multidisciplinary review. *Journal of management*, 39(5), 1085-1122. <https://doi.org/10.1177/0149206313475815>
- Gekara, V. O., & Sampson, H. (2021). *The World of the Seafarer: Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry*. Springer Nature.
- Goss, R. (1995). Why should anyone want to go to sea? In: Taylor & Francis.
- Graham, C. A. (2009). Maritime security and seafarers' welfare: Towards harmonization. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 8, 71-87.
- Hassmén, P., Koivula, N., & Uutela, A. (2000). Physical Exercise and Psychological Well-Being: A Population Study in Finland. *Preventive Medicine*, 30(1), 17-25. <https://doi.org/10.1006/pmed.1999.0597>
- Hebbar, A. A., & Mukesh, N. (2020). COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. *International maritime health*, 71(4), 217-228. <https://doi.org/10.5603/IMH.2020.0040>
- Hein, C., & van de Laar, P. T. (2020). The Separation of Ports from Cities: The Case of Rotterdam. In A. Carpenter & R. Lozano (Eds.), *European Port Cities in Transition: Moving Towards More Sustainable Sea Transport Hubs* (pp. 265-286). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9_15
- Hetherington, C., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37(4), 401-411. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.04.007>

- Hystad, S. W., & Eid, J. (2016). Sleep and fatigue among seafarers: the role of environmental stressors, duration at sea and psychological capital. *Safety and health at work*, 7(4), 363-371. <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2016.05.006>
- IMO. (2019). *Guidelines on fatigue (MSC.1/Circ.1598)*. International Maritime Organization.
- IMO. (n.d). *Human Element*. International Maritime Organization. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>
- International Labour Organization. (2006). *Regel 2.4 § 2 Maritime Labour Convention*. https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_SECTION:MLCA_AMEND_A2
- Jepsen, J. R., Zhao, Z., & van Leeuwen, W. M. (2015). Seafarer fatigue: a review of risk factors, consequences for seafarers' health and safety and options for mitigation. *International Maritime Health*, 66(2), 106-117. <https://doi.org/10.5603/IMH.2015.0024>
- Jonglertmontree, W., Kaewboonchoo, O., Morioka, I., & Boonyamalik, P. (2022). Mental health problems and their related factors among seafarers: a scoping review. *BMC public health*, 22(1), 282. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-12713-z>
- Kahveci, E. (1999). Fast turnaround ships and their impact on crews. Seafarers International Research Centre.
- Karasek, R., & Theorell, T. (1990). Healthy work. Stress, productivity and the reconstruction of work life. In: New York: Basic Books.
- Lazarus, R. S. (1984). Stress, appraisal, and coping (Vol. 464). Springer.
- Lazarus, R. S. (1990). Theory-Based Stress Measurement. *Psychological Inquiry*, 1(1), 3-13. https://doi.org/10.1207/s15327965pli0101_1
- Lundh, M., & Rydstedt, L. W. (2016). A static organization in a dynamic context—A qualitative study of changes in working conditions for Swedish engine officers. *Applied Ergonomics*, 55, 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2016.01.006>
- Markkula, J. (2021). Containing mobilities: Changing time and space of maritime labor. *Focaal*, 2021(89), 25-39. <https://doi.org/10.3167/fcl.2021.890103>
- McVeigh, J., MacLachlan, M., Coyle, C., & Kavanagh, B. (2019). Perceptions of well-being, resilience and stress amongst a sample of merchant seafarers and superintendents. *Maritime Studies*, 18, 139-158. <https://doi.org/10.1007/s40152-018-0129-1>
- Mellbye, A., & Carter, T. (2017). Seafarers' depression and suicide. *International Maritime Health*, 68(2), 108-114. <https://doi.org/10.5603/IMH.2017.0020>
- MLC. (2024). *Maritime Labour Convention, 2006: What it is and What it Does*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006-0/mlc-2006-what-it-and-what-it-does>

National Library of Medicine. (2024, May 4). *Stress and your health*. <https://medlineplus.gov/ency/article/003211.htm>

OCIMF. (2025). *SIRE 2.0*. Oil Companies International Marine Forum. <https://www.ocimf.org/programmes/sire-2-0>

Oldenburg, M. (2014). Risk of cardiovascular diseases in seafarers. *International maritime health*, 65(2), 53-57. <https://doi.org/10.5603/IMH.2014.0012>

Oldenburg, M., Baur, X., & Schlaich, C. (2010). Occupational Risks and Challenges of Seafaring. *Journal of Occupational Health*, 52(5), 249-256. <https://doi.org/10.1539/joh.K10004>

Oldenburg, M., & Jensen, H.-J. (2019). Stress and strain among merchant seafarers differs across the three voyage episodes of port stay, river passage and sea passage. *PLoS One*, 14(6), e0217904. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0217904>

Oldenburg, M., Jensen, H.-J., Latza, U., & Baur, X. (2009). Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships. *International Journal of Public Health*, 54(2), 96-105. <https://doi.org/10.1007/s00038-009-7067-z>

Project Horizon. (2012). Project Horizon - a wake up call. *European Commission*. https://www.su.se/polopoly_fs/1.410317.1542102719!/menu/standard/file/Project%20HORIZON%20the%20final%20report.pdf

Rengamani, J., & Murugan, M. S. (2012). A study on the factors influencing the seafarers' stress. *AMET International Journal of Management*, 4(1), 44-51.

Roberts, S. E., Nielsen, D., Kotłowski, A., & Jaremin, B. (2014). Fatal accidents and injuries among merchant seafarers worldwide. *Occupational Medicine*, 64(4), 259-266. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqu017>

Sąlyga, J., & Kušleikaitė, M. (2011). Factors influencing psychoemotional strain and fatigue, and relationship of these factors with health complaints at sea among Lithuanian seafarers. *Medicina*, 47(12), 99. <https://doi.org/10.3390/medicina47120099>

Sampson, H., & Ellis, N. (2019). Seafarers' mental health and wellbeing. *IOSH*. <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/127214/1/seafarers-mental-health-wellbeing-full-report.pdf>

Sampson, H., & Ellis, N. (2021). Stepping up: the need for Proactive Employer Investment in Safeguarding Seafarers' Mental Health and Wellbeing. *Maritime Policy & Management*, 48(8), 1069-1081. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1867918>

Schmied, E. A., Harrison, E. M., Dell'Acqua, R. G., Perez, V. G., Glickman, G., & Hurtado, S. L. (2021). A Qualitative Examination of Factors That Influence Sleep Among Shipboard Sailors. *Military Medicine*, 186(1-2), e160-e168. <https://doi.org/10.1093/milmed/usaa321>

SFS 2003:460. Lag om etikprövning av forskning som avser människor.

Shiptalk Limited. (2012). Life at sea survey 2012: Seafarer Attraction & Retention Survey Report. https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1064&context=lib_reports

Sjöhistoriska. (n.d). *Bli sjöman i början av 1900-talet*. Statens maritima museer. https://www.sjohistoriska.se/globalassets/sjohistoriska-museet/pdf/skola/t_tatueringar_fordjupning_sjomansyrket_klar.pdf

Skogstad, M., Johannessen, H. A., Tynes, T., Mehlum, I. S., Nordby, K.-C., & Lie, A. (2016). Systematic review of the cardiovascular effects of occupational noise. *Occupational Medicine*, 66(1), 10-16. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqv148>

Slišković, A., & Penezić, Z. (2015). Descriptive study of job satisfaction and job dissatisfaction in a sample of Croatian seafarers. *International maritime health*, 66(2), 97-105. <https://doi.org/10.5603/IMH.2015.0023>

Svetina, M., Perkovič, M., Yang, C., Gu, Y., Mindadze, A., Mikeltadze, N., Davitadze, L., & Gabedava, G. (2024). Factors Impacting Seafarers' Mental Health and Career Intentions. *INQUIRY: The Journal of Health Care Organization, Provision, and Financing*, 61, 00469580241229617. <https://doi.org/10.1177/00469580241229617>

Tetemadze, B., Arce, M. C., Baumler, R., & Bartusevičiene, I. (2021). Seafarers' wellbeing or business, a complex paradox of the industry. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 15. <http://dx.doi.org/10.12716/1001.15.04.14>

The Mission to Seafarers. (n.d). *Shore Leave for Seafarers*. Retrieved 9 december from <https://www.missiontoseafarers.org/about/our-issues/shore-leave>

Topp, C. W., Østergaard, S. D., Søndergaard, S., & Bech, P. (2015). The WHO-5 Well-Being Index: a systematic review of the literature. *Psychotherapy and psychosomatics*, 84(3), 167-176. <https://doi.org/10.1159/000376585>

Torquati, L., Mielke, G. I., Brown, W. J., & Kolbe-Alexander, T. (2018). Shift work and the risk of cardiovascular disease. A systematic review and meta-analysis including dose-response relationship. *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health*, 44(3), 229-238. <https://www.jstor.org/stable/26567001>

TSFS 2019:56. (2019). *Transportstyrelsens föreskrifter om arbetsmiljö på fartyg*. Transportstyrelsen. https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_56.pdf

Vetenskapsrådet. (2024). *God forskningssed*. <https://www.vr.se/analys/rapporter/vara-rapporter/2024-10-02-god-forskningssed-2024.html>

World Health Organization. (1998). Wellbeing measures in primary health care/the DepCare Project: report on a WHO meeting: Stockholm, Sweden, 12–13 February 1998.

World Health Organization. (2023). *Stress: Questions and Answers*. <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/stress>

World Health Organization. (2024). *Health and Well-being*. Retrieved November 19 from <https://www.who.int/data/gho/data/major-themes/health-and-well-being>

Yerkes, R. M., & Dodson, J. D. (1908). The relation of strength of stimulus to rapidity of habit-formation.

Yuen, K. F., Bai, X., & Wang, X. (2020). Safety behaviour at sea: Policy implications for managing seafarers through positive psychology. *Marine Policy*, *121*, 104163. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104163>

BILAGA 1

Hej!

Jag heter Andreas Landberg och studerar fjärde året på sjökaptensprogrammet vid Chalmers. Just nu skriver jag mitt examensarbete om hur möjligheten till landpermission påverkar välmåendet hos sjöbefälsstudenter under deras praktiker.

Vad är landpermission?

Landpermission innebär att sjöpersonal, utan att mönstra av, får möjlighet att tillfälligt lämna fartyget för att vistas i land, vanligtvis under tiden fartyget ligger i hamn.

Jag vore tacksam om du vill bidra genom att svara på den här enkäten. Studien är anonym, och insamlad data kommer att hanteras i enlighet med GDPR och utan koppling till person, fartyg eller företag. Deltagandet är frivilligt, och du kan när som helst avbryta utan att ange skäl.

Genom att fylla i enkäten samtycker du till att delta och har tagit del av informationen ovan.

Kontaktuppgifter:

Andreas Landberg

Telefon: 072-739 30 77

E-post: andland@student.chalmers.se

Tack för din medverkan!

Kön?

Man

Kvinna

Annat/vill ej svara

Hur gammal är du?

(Öppet svarsalternativ)

Vilket program läser du?

Sjökaptens

Sjöingenjör

Antal praktikfartyg du varit mönstrad på?

0

1-2

3-4

5-6

Fler än 6

Vilken fartygstyp var du mönstrad på under din senaste praktik?

Tank

Passagerare

Ro/Ro

Ro/Pax
Bulk
Container
Expedition
Offshore
Annat (öppet svarsalternativ)

Hur länge var du påmönstrad?

1-4 veckor
5-8 veckor
9-12 veckor
12-16 veckor
Mer än 16 veckor

Hade du möjlighet till landpermission under din senaste praktik?

Ja, ofta (varje vecka eller oftare)
Ja, ibland (1-3 gånger per månad)
Ja, men sällan (mindre än en gång per månad)
Nej, aldrig

Hur länge varade dina landpermissioner i snitt?

Hade ingen landpermission
Mindre än 1 timme
1-4 timmar
5-8 timmar
Mer än 8 timmar

Vilka aktiviteter ägnar du dig helst åt under landpermission?

Vila/avkoppling
Umgänge med övrig besättning
Besöka sevärdheter
Träning/motion
Shopping/ärenden
Besöka restaurang
Besöka sjömanscenter
Utforska omgivningen
Annat (öppet svarsalternativ)

Hur skulle du betygsätta kvaliteten på dina landpermissioner?

Mycket dålig
Dålig
Neutral
Bra
Mycket bra

I vilken grad upplever du att landpermission bidrar till förbättring av ditt psykiska välmående? (t.ex. mindre stress, bättre humör)

1. Inte alls - 6. I mycket hög grad

I vilken grad upplever du att landpermission bidrar till förbättring av ditt fysiska välmående?
(t.ex. möjligheten att röra sig fritt, träna)

1. Inte alls - 6. I mycket hög grad

I vilken grad upplever du att landpermission bidrar till förbättring av ditt sociala välmående?
(t.ex. kontakt med andra, umgänge)

1. Inte alls - 6. I mycket hög grad

Hur påverkas ditt välmående av att inte ha tillgång till landpermission?

1. Inte alls - 6. Mycket negativt

Har du upplevt några hinder för att kunna ta landpermission? (flera svar möjliga)

Nej

Kort hamntid

Restriktioner från myndigheter/hamnar

Höga kostnader för transport från fartyget

Långa avstånd till stad/aktiviteter

Begränsningar från befäl

Annat (öppet svarsalternativ)

WHO-5 välbefinnandeindex

Markera för varje påstående vad som stämmer bäst överens med hur du kände dig under din senaste praktik.

Betygsätt varje påstående från skala 0 till 5, där:

0 = Aldrig

1 = Ibland

2 = Mindre än halva tiden

3 = Mer än halva tiden

4 = Mestadels

5 = Hela tiden

Jag kände mig glad och på gott humör

0. Aldrig - 5. Hela tiden

Jag kände mig lugn och avslappnad

0. Aldrig - 5. Hela tiden

Jag kände mig aktiv och kraftfull

0. Aldrig - 5. Hela tiden

Jag kände mig pigg och utvilad när jag vaknade

0. Aldrig - 5. Hela tiden

Mitt vardagsliv (ombord) var fyllt av sådant som intresserar mig

0. Aldrig - 5. Hela tiden

Är det något övrigt du vill tillägga angående landpermission?

(Öppet svarsalternativ)

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2025
www.chalmers.se



CHALMERS