

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2022 ÅRGÅNG 11

NYHETER

Riksrevisionen: Tillsynen av sjöfarten är "kraftigt eftersatt"

INTERVJU NINA VARUMO

Vill ändra bilden av en sjöman

KULTUR/HISTORIA

Sjöfartskultur i jul

REPORTAGET

BRA STÄMNING PÅ M/S ECKERÖ

BESÄTTNINGARNA HAR SVETSATS IHOP TILL ETT VÄLFUNGERANDE GÅNG

TEMA

SKÄRGÅRDSUPPHANDLING

SJUDANDE MISSNÖJE • TRAFIKFÖRVALTNINGEN: REDARNAS ANSVAR • SBF: REDARNA BLIR LÅSTA I AVTALEN

Modig nog att stå upp för en god arbetsmiljö

DECEMBER

Att vara modig betydde något annat i vårt yrke förr i tiden. När yrket var fullt av fysiska risker var det modigt att ens kliva ombord. Som tur är så är det inte längre så i de flesta svenskflaggade fartygen. Arbetsmiljö och säkerhet är numera frågor som tas på stort allvar och de fysiska riskerna har minskat betydligt. Men trots att svenska fartyg är världsledande så betyder det inte att det inte finns problem. Då krävs en annan sorts mod av våra sjömän. Modet att stå upp för sin egen, och sina kollegors, rätt till en säker arbetsplats och en god arbetsmiljö. I temat det här numret ser vi exempel på detta mod. Sjöbefälsföreningens representanter i Blidösundsbolaget berättar om hur de ständiga upphandlingarna påverkar besättningarnas arbetsmiljö och hur Trafikförvaltningens avtalskrav faktiskt går ut över säkerheten ombord. I den senaste medarbetarundersökningen som Blidösundsbolaget gjorde svarade 84 procent att de var missnöjda. 84 procent!



OSCAR LINDGREN

Trafikförvaltningen, som faktiskt äger en stor del av fartygen, och som sitter på både pengarna och makten i form av beställare, skjuter dock ifrån sig ansvaret. "Arbetsgivaren är ansvarig för arbetsmiljön ombord", svarar de i skrift via sin presskommunikatör när Sjöbefälen ställer frågor. Men arbetsgivaren, det vill säga rederiet, är bunden inte bara av avtalet som Trafikförvaltningen har formulerat, utan också av det anbud som de har vunnit på. Och vi vet väl alla att man sällan vinner upphandlingar på högsta bud.

I Trafikförvaltningens värld, i teorin, så är upphandlingar ett kostnadseffektivt sätt att ge medborgarna så bra service som möjligt till så låg skattekostnad som möjligt. Avtalet ska stipulera exakt vad som förväntas och genom att konkurrensutsätta verksamheten ska man tillse att allt sköts så profes-

nellt och effektivt som möjligt. Gott så. Det är inte en helt orimlig tanke. Problemet är bara att det sällan fungerar i verkligheten.

I verkligheten är det ofta så att lägsta anbud vinner, och det kan vara lite vilka som helst. Till exempel ett bussbolag, som när TRSM Group 1 vann upphandlingen 2015. De hade ingen tidigare erfarenhet av sjöfart, ändå blev de betrodda med de två största trafikområdena i Stockholms mellanskärgård. Sen gick det som vi alla vet ganska snabbt utför. 2016 tvingades rederiets vd att avgå. Bolaget fick finansiella problem, vilket gjorde att Gotlandsbolaget gick in som majoritetsägare och döpte om det till Skärgårdsbolaget 1. Men ekonomin gick fortfarande inte ihop och året därpå försattes bolaget i konkurs, men med erbjudandet om att fortsätta trafiken om de bara fick mer betalt. Det fick de och trafiken fortsatte under namnet Faludden AB, som sedermera blev Nya Skärgårdsbolaget.

I verkligheten hamnar personalen i kläm. Det är de som ska ge den där samhällsservicen till medborgarna, se till att fartyget håller tidtabell, möta passagerarna med ett leende och se till att resan genomförs på ett säkert sätt. Och det är också de som får lida av Region Stockholms politiska visioner. Det är de som har haft sex olika arbetsgivare under 15 år på samma jobb. Det är de som fick ligga ute med privata pengar för att köpa reservdelar till motorn när rederiet inte var kreditvärdiga. Det är de som fick vara med om att deras egen arbetsgivare ringde polisen på dem. Och det är de som får nej när de ber om utrustning för att höja säkerheten ombord, när rederiet inte vill betala för att de inte äger fartygen och Trafikförvaltningen inte vill betala för att de har avtalat bort underhållsansvaret till rederiet.

På en direkt fråga från Sjöbefälen om Trafikförvaltningen inte ser någon risk med att överlåta underhållsansvaret till rederierna svarar de bland annat (fortfarande skriftligen, via presskommunikatören): "Genom systematisk uppföljning arbetar trafikförvaltningen med riskhantering, för att just minimera risker – för resenär och för egendom." Det kanske låter fint i teorin, men hur fungerar det i verkligheten? Dessutom visar det här svaret hur Trafikförvaltningens prioriteringsordning ser ut. I första hand: Passagerarna. I andra hand: Fartygen. Besättningen finns inte ens med i tredje hand.

Trots allt detta jobbar besättningarna fortfarande kvar, och trots allt så älskar de sitt arbete. De älskar det så pass mycket att de är beredda att ställa sig upp och säga: Det här fungerar inte. Precis det gör Sjöbefälsföreningens företrädare i det här temat. Det är mod.

sjöbefälen Nr 8

04 Nyheter

Sandro Chiesi tog hem SAN-priset
Tillsynen av nationell sjöfart är "kraftigt eftersatt"
Sjöfartsverket vill sänka farledsavgifterna

10 Fackligt

Sjökaptenen med ett ben på vardera sida om gränsen
Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: Eckerölinjen

God stämning på "nya Eckerö"

18 Intervjun: Nina Varumo

Vill ändra bilden av en sjöman

22 Tema: Skärgårdsupphandling

Sjudande missnöje i skärgårdstrafiken
Trafikförvaltningen: Det är arbetsgivaren som ansvarar för arbetsmiljön
Sjötrafikutredningen pekar ut riktningen
SBF: Redarna blir låsta i upphandlingsavtalen

32 Kultur/historia: Sjöfartskultur i jul

Bästa boktipsen till helgerna

34 In English: Archipelago procurement

Discontent among archipelago seafarers

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 23 december 2022

Ansvarig utgivare Oscar Lindgren

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 2022

Annonser Sonia Tilly 090 711 523 sonia.tilly@vkmedia.se

Framsidesbild Barchefen Jan Hellman på Eckerölinjen.
Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 000 ex

MEDLEM AV 



Årets SAN-pris gick till Sandro Chiesi, teknisk chef i Stena Line och medlem i Sjöbefälsföreningens styrelse. Han fick priset för sitt mångåriga engagemang för arbetsmiljön ombord. Priset delades ut av San:s nya ordförande Annika Nordin.



Sandro Chiesi tog hem SAN-priset

Historien bakom den svenska modellen, vikten av att chefer tar ansvar för arbetsmiljön och behovet av samverkan. Det var några av de ämnen som avverkades under Sjöfartens arbetsmiljönämnds konferens den 26 oktober i Göteborg. Årets San-pris gick till Sandro Chiesi, teknisk chef i Stena Line. *TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN*

fick priset för sitt mångåriga engagemang för arbetsmiljön ombord, inte minst de sociala frågorna. I en intervju i tidningen San-nytt förklarade han varför han tycker att det psykiska måendet är så viktigt.

– Om du skär dig i fingret blir du bra efter ett tag, men blir du sjuk inombords är det en annan sak. Den som blivit mobbad eller trakasserad kan bära med sig det resten av livet.

GÖTEBORG OKTOBER 2022

Höstens San-konferens var den första som hölls på plats i Göteborg sedan pandemin bröt ut. Dagens tema var "Bättre arbetsmiljö med samverkan och systematik" och över 90 personer hade samlats

för att ta del av det dagslånga programmet. Innan dagens första talare anträdde scenen på Clarion Post hotel delades San-priset ut av San:s nya ordförande, Annika Nordin. Priset gick till Sandro Chiesi, teknisk chef i Stena Line och medlem i Sjöbefälsföreningens styrelse. Han

Drömde om att bli sjökaptan

Dagens första anförande hölls av den välrenommerade arbetsrättsjuristen Maria Steinberg. Hon inledde med att berätta att hon som ung drömde om att bli sjökaptan, men på den tiden var det inte möjligt på grund av att hon var kvinna.

– Istället bestämde jag mig för att bli jurist och försöka ändra på lagarna, sa hon. Därför berör det mig väldigt mycket att få vara här i dag och prata inför er. Det här är nog så nära sjöfarten jag kommer.

Maria Steinberg gav en historisk tillbakablick där hon berättade hur den svenska modellen och samverkan vuxit fram genom åren. Samverkanstanken fick tidigt fäste på arbetsmarknaden och de första skyddsombuden utsågs redan 1912.

– Samverkan betyder att prata med varandra, och det är viktigt att skyddsombud, chefer och fackliga företrädare också gör det, sa hon.

Bottnar i ömsesidig respekt

Jeanette Ganesjö, blivande ombudsman hos Seko-sjöfolk, berättade hur hon under sin tid som servitris och skyddsombud i Silja arbetade tillsammans med befälen ombord kring arbetsmiljöfrågor. Enligt henne bottnar en fungerande samverkan i ömsesidig respekt.

”Det viktiga är att kunna kommunicera med varandra på ett bra sätt. Gå inte in på ett möte och var burdus eller ha inställningen att du ska bråka.

– På mitt fartyg har jag alltid kunnat vända mig uppåt med problem, till befälen, sa hon. Det viktiga är att kunna kommunicera med varandra på ett bra sätt. Gå inte in på ett möte och var burdus eller ha inställningen att du ska bråka. Var lugn och saklig istället och respektera varandra. Det är så man kan komma någonvart.

Peter Boström, arbetsmiljöspecialist, linjefe och säkerhetschef i Nordens största kollektivtrafikföretag, Nobina, pratade om samverkan utifrån ett chefsperspektiv. Budskapet var att företagsledningen och cheferna måste ta sitt



Lotsen Rolf Svanström "anlände" till sitt anförande via stege och berättade om projektet Säker bordning.

ägaransvar för arbetsmiljöfrågorna, annars kommer framgången utebli.

– Arbetsgivaren äger arbetsmiljöfrågan och ledningen äger ledningsprocessen, sa han. Chefer på alla nivåer måste ta sitt ägandeansvar för arbetsmiljön, annars faller alltihop. Arbetsmiljöfrågor är på allvar.

Öka tryggheten för landets lotsar

Under eftermiddagen hölls också en dragning om ett pågående säker-

hetsprojekt inom lotsningsverksamheten. Projektet går under namnet Säker bordning och handlar om att öka tryggheten för landets lotsar genom bland annat nya rutiner, översyn av utrustning och ett närmare samarbete med fartygen.

– Vi vill samverka mer med båtarna. Det är de som ska se till att lejardarna som vi klättrar uppför är riggade på rätt sätt, sa lotsen Rolf Svanström som deltar i projektet. **LS**



Motivering till San-priset 2022

Årets San-pris går till en person vars långa karriär utmärks av ett föredömligt engagemang för såväl arbetsmiljön ombord som för sina kollegors välbefinnande. Hans insatser går långt utöver vad befattningen kräver och han är noga med att försäkra sig om att de som arbetar i fartyget ska må bra, även de som tillhör andra avdelningar än den han själv är chef för. Pristagaren har genom åren också visat ett starkt engagemang i frågor som handlar om att motverka kränkningar och trakasserier inom sjöfarten. Tillsammans med företrädare från landorganisationen i det rederi där han arbetar, har han utvecklat en uppskattad utbildning om hur man motverkar och hanterar trakasserier och kränkningar ombord.

Tillsynen av nationell sjöfart är ”kraftigt eftersatt”

Riksrevisionen riktar kritik mot Transportstyrelsen efter en granskning av myndighetens tillsynsuppdrag. De skriver i ett pressmeddelande att tillsynen av nationell sjöfart i Sverige är ”kraftigt eftersatt”. TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM NOVEMBER 2022

Granskningen som Riksrevisionen har gjort visar att Transportstyrelsen inte har tagit fram en övergripande prioritering, vilket gör att de inte vet om tillsynen bedrivs där riskerna är som störst. Riksrevisionen har också gjort en enkätundersökning med Transportstyrelsens inspektörer. Färre än hälften av inspektörerna anser att myndigheten prioriterar den tillsyn som gör mest nytta.

Men trots stora brister i tillsynen har Transportstyrelsen inte gjort av med hela sitt anslag de senaste åren.

– Transportstyrelsen har inte gjort av

med sitt avgiftsanslag samtidigt som vissa tillsynsobjekt betalar för en tillsyn som inte utförs. Det är inte effektivt, utan visar på brister i myndighetens interna styrning, säger riksrevisor Helena Lindberg, i ett pressmeddelande.

Har själva meddelat regeringen

Transportstyrelsen har själva meddelat regeringen att tillsynsverksamheten är eftersatt, men trots det har regeringen inte följt upp eller begärt kompletterande information.

Riksrevisionen rekommenderar nu att:

- Transportstyrelsen inleder ett regelbundet myndighetsövergripande analytiskt



Helena Lindberg.
Foto: Riksrevisionen

arbete för att avgöra inom vilka tillsynsområden de största behoven av tillsyn finns och var tillsynen kan ge mest nytta.

- Transportstyrelsen inför mål för tillsynsverksamheten och tillhörande mätetal som verksamheten kan utvärderas mot.

- Regeringen klargör vilka rapporteringskrav som ska gälla för Transportstyrelsen.

Sjöfartsverket vill sänka farledsavgifterna

Sjöfartsverket föreslår en sänkning av farledsavgifterna med 21 procent från den 1 januari 2023. Förslaget är nu skickat på remiss till branschen. TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM NOVEMBER 2022

Sänkningen möjliggörs av de 300 miljoner som regeringen har tillfört till Sjöfartsverket under 2023 och 2024. Målet med de sänkta farledsavgifterna är att främja överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfartsverket föreslog en utformning av klimatkompensationen till regeringen i våras.

– Farledsavgifterna är av stor betydelse för rederierna, och vi ser nu fram emot nya satsningar och att mer gods kan föras

över till sjöfarten. Det är en investering i mer energieffektiva transporter som gynnar hela Sverige, säger Katarina Norén, generaldirektör Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

De rederier som satsat på miljöanpassningar kommer att gynnas extra mycket, genom att miljöincitamentet i farledsavgiften utökas med 20 miljoner kronor.

En förutsättning för att sänkningen ska kunna genomföras är att den finns med i riksdagens beslut om budget som tas i mitten av december. **SC**



Katarina Norén.
Foto: Sjöfartsverket

APROPÅ RIKSREVISIONENS KRITIK MOT TILLSYNYN:



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

Mercy Ships Race onsdag 31 maj 2023 och träningar inför loppet

När? Onsdag 31 maj 2023 kl. 17

Var? Start och mål vid Alandica kultur & kongress, Mariehamn

Hur långt? Spring eller gå 5 eller 10 km

Avgift? Anmälningavgiften 50€ går oavkortat till Mercy Ships



Behöver du hjälp med
att komma igång inför loppet?

Vi ordnar 5 träningstillfällen i samarbete med Runacademy!

Träningarna anpassas till alla - från nybörjare till dig som springer ibland
eller flera gånger i veckan.



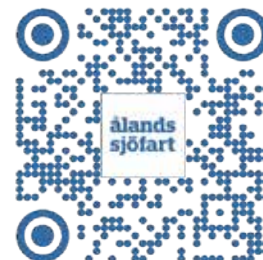
Träning torsdagar kl.18 - ca 19
vid Baltichallen i Mariehamn:

- 12 januari • 9 februari
- 9 mars • 13 april • 11 maj

Anmälningavgift för träningarna är
40€/person. Överskottet går till Mercy Ships.

Kan du inte närvara i Mariehamn? Det går
bra att delta var du än befinner dig och
ge ett frivilligt bidrag till Mercy Ships.

Mera information om Sjöfartens Dag och
Mercy Ships Race på www.sjofart.ax



Häng med
du också!

Spring/gå och
hjälp Mercy Ships
hjälpa!



Sjöfartens Dag torsdag 1 juni 2023

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MEETING POINT MARIEHAMN | Information & registrering: www.sjofart.ax

Arrangör

ålands sjöfart

I samarbete med



ForSea Ferries köps av Molslinjen

ForSea Ferries, som trafikerar Helsingborg och Helsingør, köps av danska Molslinjen. ForSea äger bland annat det svenskflaggade fartyget *Aurora*, som nyligen gått över på batteridrift.

– ForSea är ett attraktivt och välskött färjerederi. På samma sätt är ForSea och Molslinjen båda viktiga transportlänkar i Norden med ett mycket kompletterande utbud av tjänster och expertis inom sina respektive organisationer. Vi ser fram emot ett nära samarbete mellan Molslinjen och ForSea där vi kan utbyta lärdomar och fortsätta tillväxtresan mot en hållbar ledande aktör i regionen, säger Carsten Jensen, vd på Molslinjen, i ett pressmeddelande.

Molslinjen är Danmarks största passagerarfärjerederi med över 1 200 anställda och 15 fartyg på nio linjer. Affären är villkorad av de svenska och danska konkurrensmyndigheternas godkännande och förväntas avslutas i början av 2023.

Viking Line säljer M/S Rosella

Viking Line säljer finskflaggade *M/S Rosella* till grekiska Aegean Sealines Maritime Co. *Rosella* har funnits i Viking Lines flotta sen 1980. Försäljningspriset ligger på 11 miljoner euro.

– Vi får nu utvärdera vad som händer med rutten Mariehamn–Kapellskär i framtiden. Det är många saker som måste tas i beaktande som höga bränslepriser och utsläppshandel. Inför de nya miljödirektiven så måste vi titta på vår flotta och modernisera den. Det här är ett led i det, säger Viking Lines informationsdirektör Johanna Boijer-Svahnström till Sjöfartstidningen.

Försäljningen av *Rosella* påverkar personalstyrkan i Viking Line, vilket innebär att omställningsförhandlingar kommer att inledas. Fartygets trafik upphör den 8 januari 2023.

Sjöbefälsföreningen ordnar digitala träffar för medlemmar

2023 planerar Sjöbefälsföreningen att hålla en serie digitala träffar för alla medlemmar som önskar utöka sin kompetens i arbetsrättsliga och fackliga frågor. Det första tillfället kommer att äga rum den 25 januari 2023 mellan klockan 14 och 16. Temat för det första tillfället är "Nya LAS och trygghetsöverenskommelsen" där Sjöbefälsföreningens förbundsjurister kommer att hålla en kort dragning om förändringarna i lagen samt vad det nya huvudavtalet innehåller. Efteråt kommer det att finnas utrymme för att ställa frågor.

Utbildningen kommer att ske på Teams och du anmäler dig genom att maila till malin.persson@sjobefal.se, ange "Digitalt forum nr 1" i ämnesraden. I din bekräftelse kommer du att få vidare instruktioner om hur du ansluter till mötet.

Vi ser fram emot din anmälan!


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: 08-566 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Sjöfart. Transport. Logistik

Varmt välkomna till SJÖLOG2023.

En mässa där ni besökare ges möjlighet att träffa företag från sjöfartsnäringen. De kommer ut för att visa vad de arbetar med och ni ges möjligheten att träffa potentiella framtida arbetsgivare, kollegor och kunder.

Var: Lindholmen Science Park
När: 2 februari, kl 10.00-15.00

Fri entré för besökare.

För mer information se vår hemsida:
www.sjolog.se



Sjökaptenen med ett ben på vardera sida om gränsen

Europeisk arbetsrätt på Nordsjöns oljefält inte tillämplig – kan vara laglöst land? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger en bild på vad som kan förekomma.

Vem, med några år på nacken, känner inte till Christer Eriksson och bolaget Consafe? Sjökaptenen från Alingsås som under sina år som kapten såg den farliga hanteringen av containrar på fartyg. Inspirerad av bilbälten skapade han nylonband som användes istället för kättingar vid lyft av containrar. Det blev en osannolik framgång och dessutom utvecklade bolaget bostadsplattformar. Consafe byggde och inredde containrar till bostadsrum och satte ihop dem i stora komplex på bostadsplattformar, som hyrdes ut till olje- och gasbranschen till havs. 1985 sjönk dock oljepriset och efterfrågan minskade. Detta innebar att en bostadsplattform på Nordsjön såldes till ett skotskt bolag i Aberdeen, en hamnstad i nordöstra Skottland.

Övergång av verksamhet

Inom EU hade det på 80-talet antagits ett direktiv om rättigheter vid "Transfer of undertaking", på svenska "Övergång av verksamhet". Detta innebar i stort att om en verksamhet såldes till ett annat bolag hade de anställda rätt att följa med och få anställning i det nya bolaget med bibehållna förmåner. Direktivet hade införts i svensk lag.

På Consafes bostadsplattform i Nordsjön fanns en svensk besättning som var medlemmar i en svensk facklig organisation. Jag fick en förfrågan från sjöfacket om besättningen hade rättigheter i denna situation. Jag konstaterade att Storbritannien, som medlem i EU, hade samma skyldigheter att införa reglerna om skydd för anställning vid övergång av verksamhet och rekommenderade att frågan skulle prövas.

Sjöfacket skickade ett meddelande till det skotska bolaget att skyldighet förelåg för dem att acceptera hela besättningen som anställda i bolaget. Det skotska bolaget svarade att de inte tänkte anställa

någon svensk besättningsman. Nu var det skäl att fördjupa sig i den rättsliga frågan om en överflyttning av verksamhet mellan olika länders gränser omfattades av direktivet. Efter konsultationer med EU-kommissionen kom jag fram till att så var fallet. Då gjorde vi en resa till London

”Men hör och häpna – plattformen var placerad med ett ben i brittiskt vatten och ett i norskt vatten.

för att konsultera en brittisk processjurist om hur den brittiska lagen såg ut. En snabb kontroll visade att om en övergång av verksamhet skulle omfattas av den brittiska lagen så måste verksamheten vara på brittisk mark vid övergången. Frågan var då: var befann sig bostadsplattformen vid försäljningen? Men hör och häpna – plattformen var placerad med ett ben i brittiskt vatten och ett i norskt vatten. Detta för att norsk, svensk och skotsk besättning skulle kunna flyga inrikes till plattformen utan att förtullas med mera. Detta innebar att den brittiska lagen kunde tillämpas. Vi kom allt närmare att ett skydd för besättningen förelåg.

Lämnade in en stämningsansökan

Vår processjurist lämnade in en stämningsansökan till den lokala domstolen – "Employment tribunal" i Aberdeen och under två dagars förhandling hade vi jurister på oss svart kappa, men ingen peruk som tur var. Staden var för mig en stark upplevelse med alla hus i grå sten

och sitt starka förhållande till havet.

Mottagandet blev tråkigt – vi fick en dom där ett antal regler och omständigheter gjorde att vi förlorade.

I samråd med vår processjurist gjorde vi bedömningen att domen kunde bemötas och att det fanns skäl att överklaga till "the Employment Appeal Tribunal" i Edinburgh. Några månader senare var vi i staden med sin borg högt upp på en klippa. Där finns det en militär "Memory hall" för alla skotska regementen och deras medverkan i olika slag i historien sedan 1400-talet. Där angavs också att skotska regementen hade gått i Gustav den II Adolfs sold under trettioåriga kriget.

Hade missat en viktig sak

Vad hände då i vårt mål? Det visade sig att vår duktiga processjurist hade missat en viktig sak. Alla lagar i Storbritannien anger i inledningen vilka områden som lagen är tillämplig på. De områden som kan vara angivna är England, Wales, Skottland, Nordirland och dessutom "the Designated areas" vilket utgör bankarna i Nordsjön. När det gällde den brittiska lagen om Transfer of undertaking så saknades tyvärr "the Designated areas" angivet som ett område där lagen tillämpades. Eftersom verksamheten på Erikssons bostadsplattform befann sig inom "the Designated areas" var inte lagen tillämplig på övergången vid försäljningen. Det räckte inte att det fanns ett ben på vardera sidan om gränsen mitt ute i havet. Även en brittisk processjurist har sina fläckar. Hade han informerat mig om denna brist i början hade vi inget mål och inte fått uppleva Aberdeen och Edinburgh.

Tyvärr försvann sjökaptenen Christer Eriksson och hans båt hittades tom drivande, med fiskeredskap i, ute i vattnen norr om Marstrand sommaren 2016. Han hittades senare drunknad. Han fick Kungl. Patriotiska sällskapets medalj i guld av 1:a storleken "För gagnarlig verksamhet inom svenskt näringsliv" överlämnad av H M Konungen 2007. **S G**

Vice ordförande har ordet

Det är slutet av året och nu är vi på väg in i nästa fackliga fas. Avtalsrörelsen.

Det som kickar igång avtalsrörelsen hos oss i Sjöbefälsföreningen är avtalskonferensen. Denna gång hölls den i Stockholm och det var stor uppslutning från klubbarna. Både från Storsjö- och skärgårdssidan. I nästan två dagar stöttes och blöttes tidigare yrkanden, yrkanden och frågeställningar från senaste kongressen samt nyttillkomna yrkanden från Befälsveckan, som genomfördes i början av oktober med flertalet fartygsbesök. Det tillkom även yrkanden på plats och från klubbarna. Allt gällde endast de centrala avtalen, men lokala frågor och spörsmål vägdes så klart in i diskussionerna. Ordförande Mats Höglom gav oss tillbakablickar och nyttiga historielektioner om flera av de omdiskuterade ämnena och paragraferna.

Men med tanke på var Sverige och världen är i dag, så känns det som vi har en mycket svår och oviss avtalsrörelse framför oss. Tyvärr är det inte så enkelt som "På spårets" alltid återkommande fras, "Vart är vi på väg"... Det kan ingen svara på just nu med tanke på vad som har hänt bara i år, i Europa och i världen, efter att pandemin släppt sitt grepp. Det finns ingen tillstymmelse till kristallkula att se in i, och gissa vart denna avtalsrörelse kommer att ta vägen. Jag misstänker starkt att det kan bli en kaotisk tillställning eller en mycket kort och rak tillställning. Det kommer

väl som vanligt att handla om märket som vi är "tvångsanslutna" till, även om det försämrar vårt löneläge gentemot den internationella sjöarbetsmarknaden. Det enda vi kan göra för att få facit är att vänta. Till senvåren vet vi förhoppningsvis svaret. Jag hoppas såklart att vi blir klara tidigare, men det är nog inte troligt denna gång heller ...

På vägen hem med tåget från avtalskonferensen blev det en del surfande på nätet. Tappar man en maska i stickningen och inte lyckas rädda den på första försöket, då får det vara tills man kommer hem. Så det blev cirka fem timmars slösurfande. Jag hamnade snabbt i en tråd som gjorde mig mycket förbryllad och intresserad. Är det bara jag som missat detta? Det jag började läsa om var dessa "Orca Attacks", späckhuggarattacker. Detta "nya" och lokala fenomen som många segelbåtar har råkat ut för de senaste cirka 18 månaderna. Vad jag kunde läsa mig till så har ingen människa ännu omkommit av attackerna. Men flera har blivit skadade och några segelbåtar ligger numera på havets botten. Och det har blivit många, många sjöräddningsuppdrag för att undsätta båtar efter attackerna. Varför har späckhuggare utanför Portugal och Spaniens kust (finns säkert bättre beskrivning av exakta områden), börjat attackera segelbåtar och skada roder? Det är över 100 attacker dokumenterade, tolkar jag det som, och bland dessa finns det svenska segel-

båtar. Varför har man inte hört något om detta förrän nu? Jag hörde av mig till en mer seglingsintresserad kollega och var fundersam till det jag läst. Men detta har hamnat under den svenska nyhetshåven, om man inte är i seglingsbranschen, där det finns mer kännedom om detta och har så varit under ett längre tag. Fenomenet "Orca Attacks" kommer jag följa vidare.

Nu inför alla kommande helgdagar önskar jag Er alla en Fröjdefull tid!



ANNELIE HAMBERG

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

God stämning på ”nya Eckerö”

Först pandemin. Sedan stegrande bunkerpriser och ekonomiskt ansträngda tider. På *M/S Eckerö* försöker man anpassa verksamheten efter de föränderliga förutsättningarna. Men stämningen ombord är god och den nya besättning som bildades efter hopslagningen med *Birka* har svetsats samman till ett välfungerande gäng.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

GRISSEHAMN NOVEMBER 2022

Kökschef Joakim Nordberg står i kött-rummet och kryddar upp en kantin fylld med revbensspjäll. Han strör över en rejäl skopa av den roströda kryddblandningen och gnider in i det färska köttet. Sedan ska det ligga och dra i minst ett dygn innan det steks och serveras med en lång rad andra rätter på fartygets populära julbordsbuffé. Julborden drar igång i morgon, men förberedelserna har pågått i veckor.

– Vi gör mycket av maten själva från grunden, säger Joakim Nordberg. Vi kokar och griljerar julskinkan, vi gör egna lådor – som är en finsk grej – Jansson och flera köttretter. Visst tar det längre tid än att använda halvfabrikat, men det är vår grej att köpa närproducerat och laga maten själva.

Vilka rätter som ska inhandlas färdiga och vad som ska anrättas ombord beslutar Joakim Nordberg och hans avlösare. Det som avgör är priset – och tidsåtgång. Att laga maten ombord kräver mer personal än att bara värma upp och färdigställa de sista detaljerna.

– Kan vi göra det bättre och billigare själva? Har vi tiden? I så fall gör vi det. Vi har säkert en lite större bemanning i köket än andra båtar och det är roligt att laga mat från grunden. Kanske är det därför folk kommit tillbaka efter pandemin och att det inte varit så svårt att hitta kockar. För att man tycker det är roligt att vara här.

Pandemin blev annars ordentligt kännbar för de svenskflaggade fartygen *M/S Birka* och *M/S Eckerö* i Eckerökoncernen. Båda fartygen togs ur trafik när coronan bröt ut vårvintern 2020, men medan

Eckerö återgick i trafik till sommaren lades *Birka* ut till försäljning. Runt 500 anställda berördes och flera sades upp. Men eftersom fartygen ingår i samma koncern så går alla anställda på samma las-lista. Många på *Birka*, framför allt inom manskapet, hade arbetat länge i bolaget och kom därför att överta ett antal tjänster på *Eckerö*. En turbulent tid följde med omfattande personalförändringar och i dag är ungefär hälften av befälen och runt 80 procent av manskapet på ekonomisidan från *Birka*.

Organisationen har satt sig

Jonny Karlström är intendent ombord. När vi ses på hans kontor bakom informationsdisken på däck fem, berättar han att personalrotationen trots allt gått ganska bra. Nu har organisationen satt sig och man har åter blivit en sammansvetsad besättning som trivs tillsammans.

– Det är mycket bra stämning ombord och vi har ett duktigt, engagerat och tajt gäng som jobbar här, säger han. Visst var det lite slitigt ett tag, men överlag har det gått bra och de som kom hit från *Birka* har tagits emot väl.

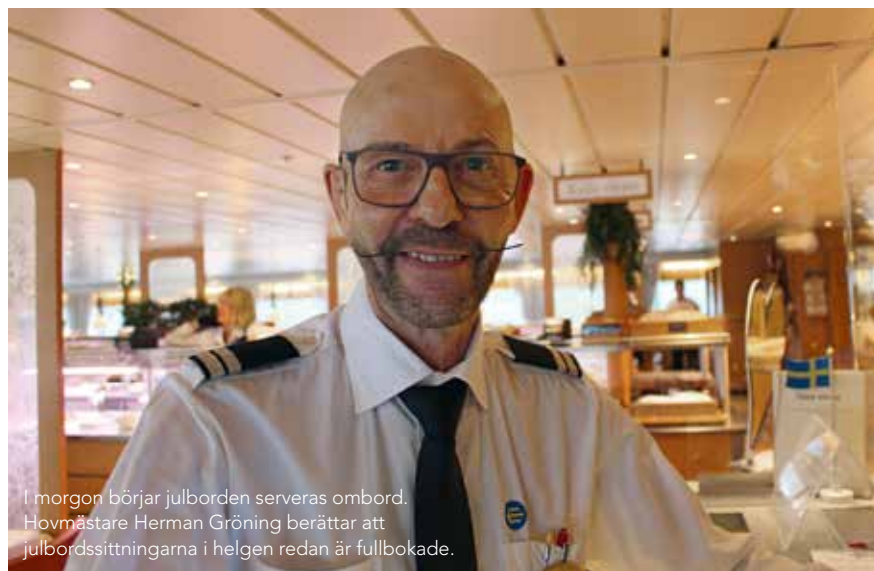
Jonny Karlström berättar att han jobbade aktivt för att försöka skapa goda förutsättningar inför förändringarna.

– Vi pratade om det innan och sa att det inte ska bli som på *Birka* och det ska heller inte bli som *Eckerö* var förr. Det ska bli nya *Eckerö*. Vi har gjort vissa justeringar, som att alla på Seko-sidan, utom driften och kockarna, är anställda som servicevärdar och kan flytta runt mellan avdelningarna. Det ger oss större flexibilitet och det behöver vi nu.

Han berättar att de också förändrat vissa rutiner utifrån personalens önskemål.

– Exempelvis har vi infört morgonstäd istället för nattstäd. Eftersom det krävdes många år i tjänsten för att få behålla jobbet när *Birka* försvann har medelåldern på personalen stigit ganska rejält. Och de som är lite äldre går hellre upp tidigt för att städa på morgonen än att göra det på kvällen. För turlistan fungerar det lika bra vilket som så det var inga problem att ändra på, säger Jonny Karlström.

I den väldoftande parfymbutiken är Ingela Wilhelmsson föreståndare. Hon började på *Eckerö* redan 2009 och hade



I morgon börjar julborden serveras ombord. Hovmästare Herman Gröning berättar att julbordssittningarna i helgen redan är fullbokade.

därmed tillräckligt med anställningstid för att få behålla jobbet. Att behöva skiljas från sina gamla kollegor var ledsamt, säger hon, samtidigt som hon är glad över att få arbeta med den nya personalen.

”Det är mycket bra stämning ombord och vi har ett duktigt, engagerat och tajt gäng som jobbar här.

– Det har varit en turbulent tid och ett tag var det ganska kämpigt. Men det var ett bra gäng som kom hit från *Birka* och det känns roligt med nya arbetskamrater även om man förstås också saknar de som fått gå.

Passagerarna är trevligare

Flera av befälerna som kommit hit från *Birka* säger att de är tacksamma över att vara här. Inte bara för att de fortfarande har ett arbete att gå till utan också för att de trivs på *Eckerö*. Arbetstiderna, sammanhållningen och gästerna framhålls som särskilt bra. En av dem som flyttade hit under pandemin är barchefen Jan Hellman. När vi träffas i dansbaren på däck sju, håller han på att ta hand om disken.

– Inte för att man ska prata illa om de döda men jag trivs fantastiskt bra här och är glad varje dag som jag tar på mig slip-sen, säger han. Vi stänger baren senast klockan tio ships time. Det gör att man får sova hela natten och inte är lika trött och sliten när man kommer hem.

Dessutom, säger Jan Hellman, är passagerarna generellt trevligare än de brukade vara på *Birka*.

– Våra gäster är väldigt tacksamma för allt man gör och det blir sällan något tjafs. Passagerarna på *Birka* var oftast lite yngre och mer krävande. Jag hade verkligen tur i oturen som kom hit.

Även Herman Gröning, hovmästare i bufférestaurangen, trivs på *Eckerö*. Nu står han redo att ta emot de nya gästerna som bildat en kö utanför de än så länge stängda glasörrarna.

– Det var bra på *Birka*, jag var där i 30 år, men sammanhållningen är starkare här.



Joakim Nordberg, kökschef, har jobbat på Eckerölinjen sedan slutet av åttio-talet. En stor del av hans arbetsdagar är han i byssan.



Ingela Wilhemsson, föreståndare i parfymbutiken, är glad över att gästerna börjar återvända även om det är en bit kvar till den nivå som rådde före pandemin.

Jag vet inte varför, kanske beror det på att det är en mindre båt. Jag är glad över att få sluta mina dagar här.

Samma folk bland däcksbefälen

Inom driften är det däremot inte lika mycket Birkafolk som i intendenturen. Uppe på bryggan sitter andre styrman Conny Rosenberg och blickar ut över ett hav som är lika grått som himlen ovanför. Han berättar att det bland däcksbefälen numera är precis samma personer som innan pandemin bröt ut.

– Vi hade en del från *Birka* ett tag men de har farit vidare, säger han. Några har gått till finska viken och någon till Silja. Kanske tyckte de att det var lite för litet här eller att båten var för gammal. Hon har ju några år på nacken och det märks. Det är lite slitet och alla har inte egna hytter.

Efter en stund kommer befälhavare Lars Nordström upp på bryggan för att avlösa Conny Rosenberg som ska gå på lunch. Han slår sig ner bakom instrumentpanelen och konstaterar att de har ett par

påfrestande år bakom sig med stora personalförändringar och en oro inför framtiden. Men precis som övriga befäl som Sjöbefälen pratar med, tycker han att det avlöst över förväntan.

– Jag trodde nog att det skulle bli större problem att ta emot så mycket personal från *Birka* än det faktiskt blev. Alla är glada över att ha jobbet kvar och gör det bästa av situationen. Men visst lider man med de som fått gå. En del av dem reagerade med väldigt stark ilska när de fick beskedet. Kanske inte direkt, men efter ett tag kom det, säger Lars Nordström.

Undrade om rederiet skulle överleva

I den tekniska avdelningen är det något fler från *Birka* än bland befälen på däck. Heimo Karlsson är andre fartygsingenjör. Han kom hit något år efter att pandemin brutit ut.

– Första året var jag några dagar i månaden på *Birka* och resten av tiden permitterad. Jag visste ingenting och man undrade om rederiet skulle överleva. Det var en lättnad att få jobb här, säger han.

Heimo Karlsson säger att han känt sig välkommen på *Eckerö* ända från början.

– Ja, det har inte varit några problem och jag kände en kille som jobbade här. Självklart är det synd om dem som fått gå, men de som är yngre har lättare att få nya jobb än oss äldre. Jag fyller 63 snart och stannar gärna om jag får.

Också passagerartalen är på väg att stabiliseras efter pandemin, även om man har en bit kvar till de nivåer som var innan coronan bröt ut. Intendenten bedömer att man har ungefär 80 procents beläggning jämfört med 2019, som var ett rekordår i resande. Nu har det dessutom dykt upp nya utmaningar i form av höga bunkerpriser och en allmänt försämrad privatekonomi för folk. Jonny Karlström berättar att rederiet på olika sätt försöker minska utgifterna för att hålla kostnaderna nere. Bland annat genom att sänka farten under överresorna.

– I vanliga fall avgår vi enligt tidtabell, men nu går vi så snart alla har checkat in och kommit ombord. Oftast kommer vi iväg fem, tio minuter tidigare vilket gör

att vi kan sänka farten med ett par knop under överresan och därmed spara bunker.

Överresan från Grisslehamn i Roslagen till åländska Eckerö genomförs normalt på två timmar. Efter årsskiftet kommer turlistan att justeras något med avgång en halvtimme tidigare på morgonen från Åland. Den intjänade halvtimmen ska omvandlas till 15 minuter längre överresa och 15 minuter extra till kaj.

– Vi har haft samma turlista i 50 år så det är en stor sak för oss. Vi kommer att köra långsammare för att spara bunker, men vi kommer också ligga en kvart längre till kaj och det är bra för däckarna och lagerkillarna. Det är alltid stressigt när alla bilar och passagerare ska av samtidigt som vi ska hinna lasta och bunkra.

Hur mycket bränsle kommer ni att spara på den extra kvarten under överresan?

– Det måste jag kolla med befälhavaren, säger Jonny Karlström och sträcker sig efter telefonen.

Samtalet upp till bryggan är snabbt avklarat.

– Vi kommer att spara mellan 200 och 300 kilo bunker per resa, säger han. Det är en bra sak eftersom vi både spar in på bränslekostnaderna och miljön.

Försöker minska matsvinnet

Ett annat pågående projekt som är kopplat till ekonomi och miljö är översynen av matsvinnet ombord. Det handlar om att hitta nya rutiner för att mindre mat ska försvinna längs vägen, från kökssvinn till serveringssvinn och tallriksvinn. Den stora utmaningen är serveringen i buffén där mängder av mat hanteras varje resa.

– Vi har inte gjort några egna mätningar av hur stort svinn är, men i snitt brukar en buffégäst slänga 180 gram mat vilket är ganska mycket. En åtgärd för att minska det kan vara att inte ha fullt lika mycket på serveringsfaten, även om det förstås inte får bli tomt. I caféet slängs det också en del mat och där har vi pratat om att minska ner på portionsstorlekarna och låta den som vill ha mer ta om istället. Alla som äter hos oss ska även i fortsättningen kunna vara säkra på att bli mätta och belättna, säger Jonny Karlström.

En metod för att minska det svinn som uppstår i byssan är att göra om lagad mat till nya rätter.

– En kokt potatis i dag kan bli en stekt potatis i morgon. Våra kockar är jätteduktiga på att göra nya rätter av maten som blir över, säger Jonny Karlström. **LS**

Arbetstiderna och de trevliga gästerna bidrar till den höga trivselen ombord, menar intendent Jonny Karlström (tv) och barchefen Jan Hellman.



Heimo Karlsson, andre fartygsingenjör, säger att det är ett bra maskinrum att arbeta i och att det mesta flyter på som det ska just nu.



På arbetsmiljöområdet har de sociala frågorna blivit mer aktuella inom sjöfarten under senare år, enligt befälhavare Lars Nordström.



Andre styrman Conny Rosenberg berättar att bryggbefälen numera är samma personer som jobbade tillsammans innan pandemin.



FLOATEL
INTERNATIONAL

www.floatel.se



www.thun.se



Merry
Christmas

StenaLine

*Tack för i år,
vi ses snart igen!*

MARINSPECT
NOW YOU'RE SAFE ✓

www.marinspect.eu



www.katarinasjofartsklubb.com



ASM

Merry Christmas!



admare.se

WALLENIUS MARINE

www.walleniusmarine.com



*God Jul &
Gott Nytt År*

önskar

Rederi AB Älvtank
www.alvtank.se



AB **Ramantenn**
Marinelektronik

www.ramantenn.se



www.sjomanshus.se

ALANDIA

MARINE INSURANCE ENTREPRENEURS



TERNTANK

Shipping, Chartering &
Ship Management

*We want to thank all our
personnel for the excellent
work 2020 and we wish
you a Merry Christmas
and a happy New Year.*

www.terntank.com



*Seasons Greetings
and Best Wishes
for the New Year*

The Swedish
Club

www.swedishclub.com

Trydells
TRYCKERI

www.trydells.se

God Jul & Gott Nytt År
önskar JOWA



www.jowa.com

ACCEPT
Försäkringar

www.accept.se/sjobefal



CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

www.stenateknik.com



DONSÖTANK



veritastankers.com



wallenius-sol.com



FURETANK

www.furetank.se



FALK-EL AB

0346-150 95 • info@falkel.se

www.falkel.se

God Jul och
Gott Nytt År

önskar Sjöbefälen och våra annonsörer



Vill ändra bilden av en sjöman

Hur ser en sjöman ut? Fotografen Nina Varumo har följt tolv kvinnor ombord på olika fartyg. Allt för att bredda bilden av vilka som vill och kan arbeta till sjöss. Och för att synliggöra kvinnor i en mansdominerad bransch. TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

GÖTEBORG NOVEMBER 2022

Dina fotoprojekt handlar ofta om identitet – varför?

– Det är ett sätt att närma sig ämnen och frågor som jag vill ha svar på. Dessutom går det att jobba väldigt dokumentärt, oavsett om det handlar om mig själv eller ej. I det här projektet har jag varit intresserad av att ta reda på hur det är att arbeta som kvinna på sjön. Jag har även velat undersöka det praktiska; hur deras vardag ser ut och hur de bor till exempel. Men också hur de skapar sitt eget rum och behåller sin identitet ombord, som kvinnor i en mansdominerad miljö. Du är ju borta länge från hemmet. Hur är det för kvinnor till sjöss?

Var kommer de dokumentära bilderna in här?

– 27 procent av sjöfolk är kvinnor, men de syns inte på samma sätt som män. En del arbetar inom intendenturen och i köksregionerna, men även i maskinrummet och på bryggan. Bilder på tatueringar av ankare och pinuppor och vindpinade ansikten finns det gott om i sjömanskulturen. Har du inte sett en bild på en sjökapten som är kvinna, så tror du inte att de existerar. Du får inte upp någon riktig bild i ditt huvud. Det är just de bilderna som jag vill lyfta fram, på grund av att förebilder behövs. Hur vi syns i kulturen och vad den berättar om oss, spelar roll och har kraften att påverka vår omvärld.

Vad samtiden och historien berättar för oss påverkar oss själva och vår potential.

Om någon återger dig som ett undantag eller om någon återger dig på ett stereotypiskt sätt, så begränsas ditt handlingsutrymme och dina möjligheter. Till skillnad från om någon berättar om dig och din yrkesroll på ett sätt som speglar din styrka, kompetens och bredd, så förändras du och din uppfattning om vad som är möjligt. Det liksom breddar bilden av vad som är möjligt.

Vad hoppas du att det här projektet skall leda till mer?

– Att vi sätter en boll i rullning som gör att andra tar vid och gärna vill fortsätta berätta om sjömanskultur ombord. Men framför allt hoppas jag att vara med och förändra bilden av vem som är ombord och av vad en sjöman är. Att en sjöman kan vara en tjej på samma sätt som att en man kan vara sjuksköterska.

Hur har du gått till väga?

– Projektet startade 2020, i början av pandemin. Ingen trodde väl då att det skulle bli mycket värre, så det har funnits många utmaningar med projektet. Men det har också tillfört ett lager i bilderna. Jag har följt tolv kvinnor från en till fem dagar ombord. Allt från en kvinna som nästan arbetar kontorstid på Älvsånabben i Göteborg och kommer hem varje dag till sin familj, till kvinnor som är ute långa törnar. Jag har varit på Ro-ro-fartyg och intervjuat både en matros och en överstyrman. Och jag har varit på tankfartyg och kryssningsfartyg bland annat, plus lotsbåt och vägfärja.

Vad tar du med dig?

– Mod. Det är det ordet jag tänker på. Modet bland dessa kvinnor jag träffat ombord. Trots att flera av dem blivit avrådda av sina familjer och partners att satsa på ett tufft jobb där man oftast är borta lång tid hemifrån. Och ständigt få frågan varför de inte är hemma med sina barn.

Själv har jag fått känna på vardagen och lunken ombord. Det handlar mycket om rutiner och struktur. Det har fått mig att tänka att det skulle passa mig att arbeta på en båt. Jag har mött fint kamratskap ombord, sjömän emellan. Det kan vara ett tufft jobb att vara sjöman, men det kan också vara tufft för kvinnor att jobba i en mansdominerad bransch. Samtidigt som det också finns en frihet i att jobba till sjöss och att havet blir som ett kall.

Är det något som fått dig att haja till?

– Jag har fångat upp machostämning ombord och fått förtroenden. Alla kvinnor måste hantera män på något sätt, men ombord på ett fartyg blir det extra påtagligt. Du kan ju inte åka hem efter en kränkande kommentar. Jag har hört befäl som varit taskiga mot sin besättning. Det handlade om sexuella trakasserier. Jag fick själv en olämplig kommentar, riktad till mig som kvinna. Det är bra om det kommer in fler kvinnor för då blir det bättre i denna mansdominerade miljö. Både för män och för kvinnor.

Vad händer nu?

– Tanken är att detta skall bli en fotoutställning och en publikation av det här projektet.

Dessutom kommer jag att ha en annan utställning på Västerbottens museum 2023. Den handlar om laestadianism och heter "I väntan på himmelriket". **AS**



Kvinnor till sjöss

Nina Varumo är klar med sitt projekt om kvinnor till sjöss, som syftar till att förändra och komplettera bilden av vad och vem en sjöman är och visa upp kvinnor som arbetar ombord. Projektet uppstod ur sjöfartens metoo-upprop #lättaankar och branschsamarbetet Vågrätt. Petra Sviberg på Seko sjöfolk är projektledare och tog tillsammans med Cecilia Österman på Linnéuniversitetet och Nina Varumo initiativ till projektet. Det startade hösten 2020. Projektet ska resultera i en bok, en utställning och en bildbank.

Grund kurstillfällen

BASIC SAFETY

16-18 jan
13-15 feb
28 eb-2 mar
13-15 mar
28-30 mar
11-13 apr
25-27 apr
8-10 maj



23-35 maj
7-9 juni

GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

10 jan
23 jan
7 feb
20 feb
6 mar
20 mar
3 apr
17 apr



5 maj
15 maj
29 maj
mfl...

SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

13-14 mar
8-9 maj



ADVANCED FIRE FIGHTING

17-18 jan
14-15 mar
9-10 maj



MARITIME CREW RESOURCE MCRM

På begäran



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

10 jan
24 jan
7 feb
21 feb



7 mar
21 mar
3 apr
mfl...

SHIP SECURITY OFFICER

Datum kommer



MEDICAL FIRST AID

23 jan
20 feb
20 mar
17 apr



FAST RESCUE BOAT

11-12*jan
8-9* feb
22-23* mar
4-5 apr
3-4 maj
31 maj-1 jun



*med reservation för isläge

CROWD CRISIS MNG

7-9 feb
7-9 mar
3-5 apr
3-5 maj
30 maj-1 jun



MEDICAL CARE

23-24 jan
20-21 feb
20-21 mar
17-18 apr
15-16 maj
12-13 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

CROWD CRISIS MNG

23 jan
20 feb
15 maj



RESCUE BOAT

10 jan 21 mar
24 jan 3 apr
7 feb
21 feb
7 mar mfl...



BASIC SAFETY

10-11 jan 21-22 mar
24-25 jan 3-4 apr
7-8 feb 18-19 apr
21-22 feb 2-3 maj
7-8 mar mfl...



FAST RESCUE BOAT

12* jan 4 maj
9* feb 1 jun
23* mar
5 apr 21 jun



*med reservation för isläge

MEDICAL FIRST AID

23 jan 15 maj
20 feb 12 jun
20 mar
17 apr



ADV FIRE FIGHT.

11 jan 22 mar
25 jan 4 apr
8 feb 19 apr
22 feb 3 maj
8 mar mfl...



MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

23-25 jan 17-19 apr
12-14 jun 15-17 maj
20-22 feb
20-22 mar



Med reservation för eventuella ändringar.

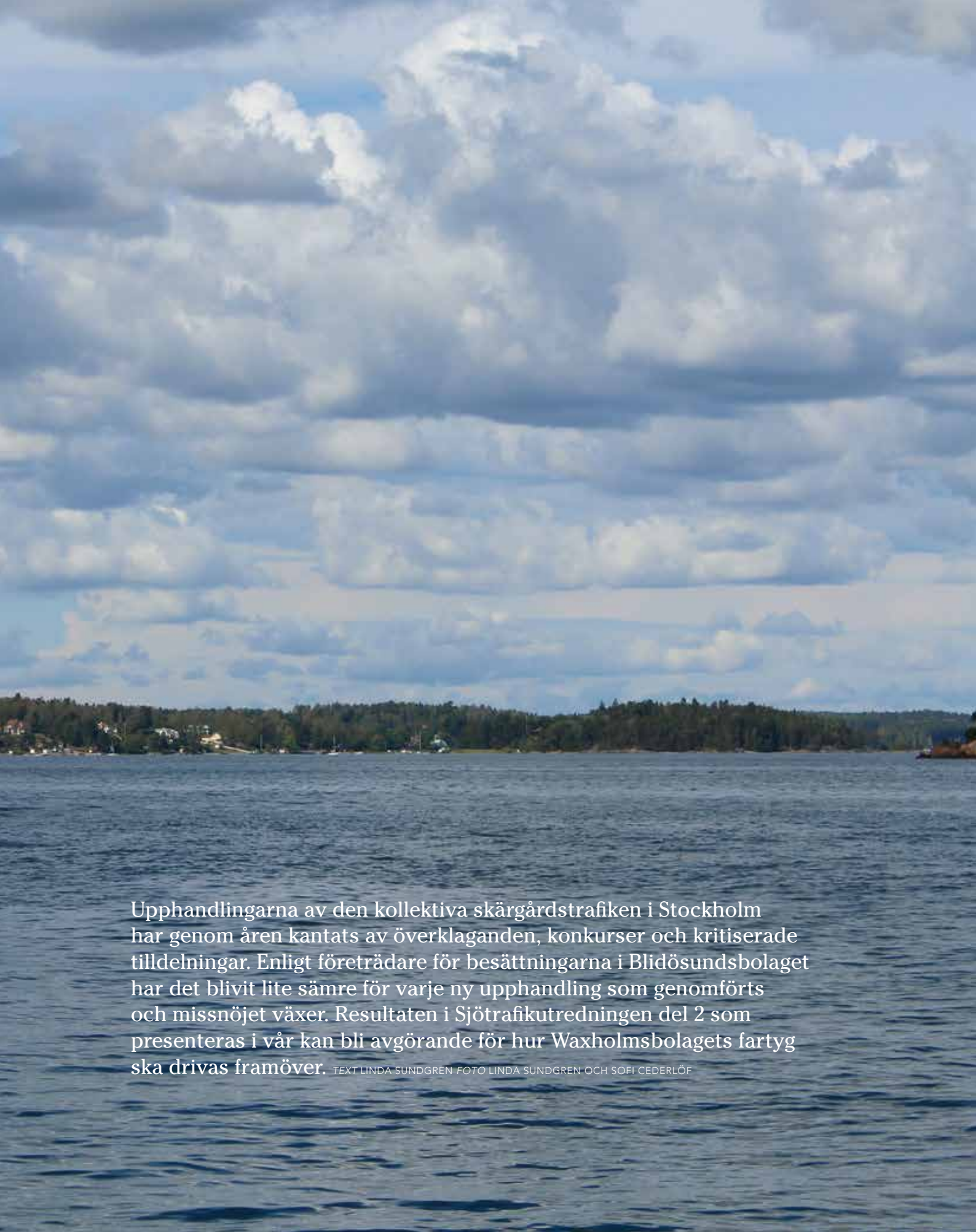


STCW-guide

TEMA

SKÄRGÅRDSUPPHANDLING





Upphandlingarna av den kollektiva skärgårdstrafiken i Stockholm har genom åren kantats av överklaganden, konkurser och kritiserade tilldelningar. Enligt företrädare för besättningarna i Blidösundsbolaget har det blivit lite sämre för varje ny upphandling som genomförts och missnöjet växer. Resultaten i Sjötrafikutredningen del 2 som presenteras i vår kan bli avgörande för hur Waxholmsbolagets fartyg ska drivas framöver. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO LINDA SUNDGREN OCH SOFI CEDERLÖF

Sjudande missnöje i skärgårdstrafiken



Daniel Almgren och Per Hammarkvist är befälhavare och fackligt förtroendevalda i Blidösnedsbolaget.

– För varje upphandling har det blivit lite sämre, säger Daniel Almgren. Men egentligen är det inte rederiernas eller företagens fel. Ansvaret ligger högre upp, hos trafikförvaltningen som sköter upphandlingarna. De säger att de ställer krav på kvalitet, men priset väger så tungt att det alltid är lägsta anbud som vinner och då blir det som det blir.

Ålderdomliga fartyg, dålig arbetsmiljö och stängda terminalbyggnader. Fackliga företrädare för skärgårds- trafiken i Stockholm berättar om de senaste årens negativa utveckling och hur det blivit allt sämre efter varje ny upphandling. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2022

En varm sommardag hade den här turen med *Vånö* från Strömkajen i Stockholm ut till Vaxholm och Rindö varit fullbelagd. Men i dag – en gråmulen tisdag i oktober – behöver passagerarna i salongen inte trängas. Daniel Almgren och Per Hammarkvist, befälhavare och fackligt förtroendevalda i Blidösundsbolaget, har däremot fullt upp trots lågsäsongen i trafiken. När vi slagit oss ner runt bordet på bryggan berättar de om det växande missnöjet inom besättningarna över hur skärgårds-
trafiken numera sköts. Att det blivit allt sämre ombord sedan upphandlingarna började och hur det går ut över såväl fartygsunderhåll som arbetsmiljö och passagerare.

– För varje upphandling har det blivit lite sämre, säger Daniel Almgren. Men egentligen är det inte rederiernas eller företagets fel. Ansvar ligger högre upp, hos trafikförvaltningen som sköter upphandlingarna. De säger att de ställer krav på kvalitet, men priset väger så tungt att det alltid är lägsta anbud som vinner och då blir det som det blir.

I den senaste upphandlingen var det Blidösundsbolaget, som ägs av den franska koncernen Transdev, som tilldelades de största trafikområdena. Blidösundsbolaget opererar 33 fartyg, varav 13 egna. Resterande ägs av Waxholmsbolaget.

– I den senaste medarbetarundersökningen som Blidösundsbolaget gjorde svarade 84 procent att de var missnöjda. Det var det sämsta resultatet bland alla Transdevs verksamheter i Sverige, och de har 5 000 till 6 000 anställda. Men som sagt, arbetsgivarna följer bara det som står i avtalen även om det såklart är viss skillnad på arbetsgivare och arbetsgivare också, säger Daniel Almgren.

Upphandlingarna av skärgårdstrafiken har kantats av turbulens med flera överklaganden, direkttilldelningar, konkurser och böter. Almgren och Hammarkvist säger att den ständiga osäkerheten kring arbetsgivarskapet påverkar kontinuiteten

och stabiliteten ombord och de täta chefsbyten som varit tar både tid och kraft i anspråk.

– Varje gång vi får en ny arbetsgivare är det lite som att börja om från början och oftast har de ingen aning om hur det fungerar här. 'Jaså, sover ni ombord?' 'Aha, måste ni kunna äta medan ni kör båtarna också?' 'Kan ni inte åka hem och sova?'. Det blir väldigt mycket merarbete för oss när vi byter arbetsgivare, inte minst fackligt, säger Daniel Almgren.

Rederierna har fått underhållsansvar

Vid varje upphandling har det också skruvats på villkoren för avtalen med nya krav på dem som ska driva fartygen. En förändring i den senaste upphandlingsomgången var att rederierna inte bara skulle ta ansvar för drift och personalfrågor, utan också för kostnaderna för underhållet av fartygen. Enligt Almgren och Hammarkvist har det lett till att det blivit svårare att få igenom åtgärder kopplade till arbetsmiljö och säkerhet.

– Eftersom fartygen ägs av Waxholmsbolaget vill inte rederiet lägga mer pengar än de absolut måste på båtarna, och det är väldigt hämmande för oss när vi vill få igenom saker. Det blir ofta avslag därför att ingen vill betala, säger Per Hammarkvist.

Som exempel tar de fartygens nödankringssystem som behöver åtgärdas. Den föreslagna förändringen skulle göra hanteringen av nödankringssystemet både säkrare och enklare, men det verkar inte bli godkänt.

– Vårt nödankringssystem är under all kritik, det är till och med farligt att använda. Nu har vi testat ett nytt system som skulle göra ankringen betydligt säkrare, men det har stoppats eftersom varken Blidösundsbolaget eller fartygsägaren vill betala för det. Det handlar om mellan 5 000 och 20 000 kronor per fartyg, så det är inga stora summor heller. Och det här är bara ett exempel. Vi har även problem med ventilationen och svårt att hålla en jämn innetemperatur över året, men det är det heller ingen som vill stå för, säger Per Hammarkvist.

Det finns också en oro ombord för att arbetsgivarens intresse för att underhålla fartygen ska avta ju närmare avtalstidens slut man kommer.

– Risken finns att de blir mindre benägna att satsa pengar i fartygen om de snart ska lämna dem ifrån sig. Det finns inskrivet i avtalet att trafikförvaltningen



Vånö går från Strömkajen i Stockholm ut till Vaxholm och Rindö.



Trots alla problem är varken Per Hammarkvist eller Daniel Almgren intresserade av att byta jobb. Kollegorna och arbetet ombord gör det ändå värt att stanna kvar, tycker de.

Nya fartyg i skärgårdsflottan

I en gemensam politisk plattform har de styrande partierna i Region Stockholm enats om att det behövs investeras i ett nytt egenägt pendelbåts- och skärgårdstonnage. Man har också kommit överens om att biodrivmedel, el eller vätgas ska arbetas in i alla kommande upphandlingar för att nå målet om förnybar sjötrafik 2030. Det historiska tonnage ska dock bevaras. Förslag finns om att komplettera dagens skärgårdsflotta med ett mer "ändamålsenligt tonnage". Huvudinriktningen är att ersätta ett antal av de större fartygen med mindre, snabbgående fartyg för att öka flexibiliteten i trafiken.

Källa: Linda Jacobsson, pressekreterare vid Centerpartiets kansli i Region Stockholm

Sjötrafikutredningen

Sjötrafikutredningen startade 2019 och leds av trafikförvaltningen. Utredningen sker i två delar och handlar om länets kollektiva sjötrafik i Mälaren, Saltsjön och skärgården och hur den ska drivas vidare, från 2025 och tio år framåt. Den första delen av utredningen blev klar i våras och handlar om vilken typ av fartyg som ska användas i skärgårdstrafiken. Sjötrafikutredningen del 2 väntas bli klar i vår. Därefter ska beslut fattas om sjötrafiken ska fortsätta att upphandlas eller återtas och drivas i egen regi.

Rederier i den kollektiva skärgårdstrafiken i Stockholm

Blidösbolaget är den största aktören med 15 båtlinjer som i huvudsak trafikerar den mellersta skärgården. Övriga rederier som bedriver trafik åt Waxholmsbolaget är Madame Rederi (teaterskeppet), Ressel Rederi (godstrafik), Ingmarsö sjöttjänst (reguljärtrafik mellan bland annat Boda brygga och Finnhamn samt Husarö med närliggande öar) och Svisch Air som när isen ligger går i reguljärtrafik med svävare.

efter avtalstidens slut ska undersöka fartygen och bedöma om det varit ett normalt slitage eller inte. Men hur ska man kunna avgöra det på fartyg som är så komplexa? Och vad är ett normalt slitage? Jag tror att det blir svårbedömt, säger Daniel Almgren.

Återköp av uttjänt tonnage

Ett annat problem som aktualiserats under senare år är återköpen av uttjänt tonnage som satts i trafik igen. Med satsningar på fler linjer och avgångar i skärgården har behovet av fartyg ökat. Det har lett till att äldre båtar med undermålig ergonomi och boendemiljö köpts in.

– Fartyg som ansågs omoderna redan i början av nittiotalet och därför såldes har börjat gå i trafik igen. Det enda man gjort är att byta ut motorer och måla om, men i övrigt har det inte hänt särskilt mycket. Äldre båtar går under de regelverk som gällde när de byggdes och därför behöver rederierna inte bry sig om dagens regler för hyttstandarder och arbetsmiljö, säger Daniel Almgren.

På vissa fartyg saknas det dusch och toalett i hytterna. På andra finns inga hytter alls. Då får besättningen ta sig till boenden i land när fartyget ligger ute i skärgården över natten.

– Ibland finns det hotell, men det kan också bli campingar eller vandrarhem med allt vad det innebär. Det finns de som behöver promenera flera kilometer för att få sova fast de egentligen skulle behövt lagt sig och vila direkt, och en del boenden är direkt olämpliga, säger Per Hammarkvist.

De anser att trafikförvaltningen borde ställa högre krav på de fartyg som används i skärgårdstrafiken och sätta stopp för gammalt tonnage som inte uppfyller dagens regelverk.

– Fast det gör de inte för då blir trafiken dyrare för dem. Men tänk om man satte in 50 år gamla bussar i kollektivtrafiken. Det skulle ingen komma på tanken att göra, säger Daniel Almgren.

Problem med biljettsystemet

Vänö fortsätter resan ut mot Vaxholm med stopp på bryggor som Hasseludden, Gåshaga och Risberga. Enstaka passagerare går av medan andra stiger ombord, och Almgren och Hammarkvist konstaterar att även servicen gentemot resenärerna blivit sämre. Sedan politikerna i region Stockholm för några år sedan beslutade att låta SL-kortet gälla på båtarna ibland, är det dagligen problem med passagerare som inte förstått hur det nya biljettsystemet fungerar. SL-kortet kan bara användas på vissa avgångar medan det övriga tider är reguljärtaxa som gäller. Det innebär att man ibland kan åka på SL-kortet ut från stan på morgonen, men sedan måste köpa en betydligt dyrare biljett för att ta sig tillbaka med samma fartyg på eftermiddagen. Att hålla reda på vilken avgång som har vilken taxa är inte alldeles enkelt.

– Vi har skyltar framme i fören som talar om när vi går i SL-trafik, men dem är det inte många som tänker på och det blir mycket diskussioner med passagerarna om biljetter, säger Daniel Almgren.

– En del blir rätt arga och det har blivit en arbetsmiljöfråga ombord, fortsätter Per Hammarkvist. Det skapar en tråkig stämning och många mår ganska dåligt av det här.

En annan passagerarfråga som väcker frågetecken ombord är de stängda terminalbyggnaderna på kajerna. På de större

Waxholmsbolagets snåriga historia

Waxholmsbolaget har under sin långa historia drivits i varierande bolagsformer och av olika ägare. En av de mest turbulenta perioderna inleddes 2015, när bussbolaget TRSM Group 1 tilldelades trafiken i mellanskärgården.

Waxholmsbolaget är för många stockholmare synonymt med skärgårdstrafiken. Bolaget har sina rötter i Djurgårds-Ångbåts-Aktie-Bolag som bildades 1849 och har under åren vuxit och utvidgat sin verksamhet. Fram till andra halvan av 1900-talet drevs rederiet som ett privat bolag för att 1964 köpas upp av Vaxholms stad. Tre år senare övergår ägandeskapet till Stockholms läns landsting (numera Region Stockholm), som driver trafiken vidare i egen regi. I början av 1990-talet beslutas att skärgårdstrafiken i fortsättningen ska konkurransutsättas och tilldelas genom offentlig upphandling. Bolaget Stockholms sjötrafik bildas och tar över driften av Waxholmsbolagets fartyg. Åtta år senare köper B&N Hornet, senare Transatlantic, upp Stockholms sjötrafik som därmed övergår i privat ägo. Vid upphandlingen 2006 förlorar emellertid Stockholms sjötrafik alla sina uppdrag och bolaget verkar ha spelat ut sin roll. Men när en av de vinnande entreprenörerna avstår sin tilldelning får Sjötrafiken överta deras andel av trafiken. När sedan ytterligare en entreprenör får problem och går i konkurs tar Sjötrafiken även över de fartygen.

Inför upphandlingen 2013 stormar det åter kring skärgårdstrafiken. Ett 70-tal befäl och cirka 200 manskap på Waxholmsbolagets fartyg sägs upp med hänvisning till arbetsbrist i samband med kommande upphandling. Det hela slutar med att landstinget stoppar den kritiserade upphandlingen. Avtalskriterierna arbetas delvis om och en ny upphandlingsprocess inleds. Den här gången finns en skrivelse om att det handlar om så kallad verksamhetsövergång, vilket innebär att besättningarna har rätt att följa med fartygen till de nya rederierna. 2015 tilldelas Blidösundsbolaget trafiken i den norra och inre skärgården medan

Utö Rederi får trafiken i de södra och sydöstra delarna. Stockholms sjötrafik blir återigen utan uppdrag, men överklagar beslutet eftersom de menar att upphandlingen var felaktigt genomförd. Det leder fram till domstolsförhandlingar som år 2020 slutar med en förlikning mellan parterna där Region Stockholm betalar 21 miljoner kronor till Stockholms sjötrafik. Men den stora överraskningen vid tilldelningen 2015 är att de två största trafikområdena i mellanskärgården går till ett bussbolag som inte sysslat med sjötrafik tidigare, TRSM Group 1. Nu inleds en turbulent tid med omfattande ekonomiska bekymmer och konflikter mellan rederiledningen och fartygens besättningar. Situationen kulminerar när rederiet skickar polisen på sina egna besättningar, och sensommaren 2016 tvingas rederiets vd att avgå. På grund av finansiella problem i TRSM har Gotlandsbolaget gått in som majoritetsägare i bolaget och döpt om det till Skärgårdsbolaget 1. Året därpå försätts bolaget i konkurs, nya villkor förhandlas fram och trafiken fortsätter under namnet, Faludden AB, sedermera Nya Skärgårdsbolaget.

I december 2018 meddelas resultatet av ännu en upphandling inom skärgårdstrafiken. Den här gången är det Blidösundsbolaget, numera ägt av den franska multinationella koncernen Transdev, som blir den stora vinnaren. Uppdraget omfattar 15 båtlinjer som i huvudsak rör den mellersta skärgården. Avtalet löper till 2028. Samtidigt pågår en utredning, Sjötrafikutredningen del 2, om hur skärgårdstrafiken ska drivas fortsättningsvis. Beslut om den fortsatta driften väntas efter att utredningen presenterat sina resultat i vår.

Artikeln återger endast valda delar av alla de turer som varit kring Waxholmsbolaget sedan upphandlingen av skärgårdstrafiken inleddes på 1990-talet.

kajerna, i Vaxholm, Stavnäs och på Strömkajen finns det terminalbyggnader som tidigare varit bemannade och erbjudit service till resenärerna. Men nu är de stängda och passagerarna hänvisas istället till webben eller till de som arbetar ombord i fartygen. Men det är inte alltid besättningarna kan svara på resenärernas många frågor.

– Strömkajen är som skärgårdstrafikens T-centralen, men inte ens där är terminalen öppen. Jag antar att man gjort det här för att spara pengar men vi har inte fått någon information om det, säger Per Hammarkvist.

Krav på alkometare i upphandlingen

På utsidan av bryggans instrumentpanel på *Vånö* har det monterats en alkometare. Att befälhavarna ska lämna utandningsprov innan avgång infördes som krav från

trafikförvaltningen vid den senaste upphandlingen. Avsikten var att göra trafiken tryggare, men ombord menar man att utrustningen snarare skapar problem än höjer säkerheten.

– Tekniken fungerar inte alls och den kan plötsligt börja tjuta och blinka vilket stör rätt rejält när man sitter och kör, framför allt om det är mörkt ute. Ljudet har de fått stänga av och man har sytt huvor som kan träs över mätarna för att man inte ska bli störd när man jobbar, säger Per Hammarkvist.

Sedan i slutet av augusti har alkoholmätarna tillfälligt stängts av eftersom det finns oklarheter kring hur hanteringen av personuppgifter sker i samband med testerna och huruvida är förenligt med dataskyddsförordningen GDPR.

– När vi blåser skickas resultaten automatiskt iväg till flera olika ställen men vi

har ingen aning om vart de går. Dessutom kan man fråga sig hur rättssäkert ett sådant här system egentligen är. De kan inte veta vem ombord det är som blåser och ibland har det registrerats positiva svar, trots att personen i fråga inte druckit något, säger Per Hammarkvist.

Men trots alla problem är varken Per Hammarkvist eller Daniel Almgren intresserade av att byta jobb. Kollegorna och arbetet ombord gör det ändå värt att stanna kvar, tycker de.

– Jag är alltid glad när jag åker till jobbet, och vill man arbeta i skärgården finns det inte så mycket annat att välja på, säger Daniel Almgren.

Per Hammarkvist håller med.

– Jag tycker också om det jag gör och kanske kommer det att bli bättre framöver. Hoppet är ju det sista som överger en. **LS**



– Eftersom fartygen ägs av Waxholmsbolaget vill inte rederiet lägga mer pengar än de absolut måste på båtarna, och det är väldigt hämmande för oss när vi vill få igenom saker. Det blir ofta avslag därför att ingen vill betala, säger Per Hammarkvist.

Trafikförvaltningen: Det är arbetsgivaren som ansvarar för arbetsmiljön ombord

Trafikförvaltningen i Region Stockholm är ägare till Waxholms Ångfartygs Aktiebolag, eller Waxholmsbolaget som det brukar kallas, och ansvarar för upphandlingarna av skärgårdstrafiken. De lämnar följande skriftliga svar via sin presskommunikatör Elin Lindström på Sjöbefälens frågor om hanteringen av skärgårdstrafiken.

STOCKHOLM OKTOBER 2022

Hur många fartyg äger Waxholmsbolaget och hur många fartyg ägs av de entreprenörer som kör för Waxholmsbolaget?

Svar: Vi äger 25 fartyg, 21 stycken kör i Waxholmsbolagets trafik och fyra är Djurgårdsfärjor. Som mest är det i dag ett 60-tal fartyg [som ägs av andra reds anm].

I den senaste upphandlingen lades det tekniska ansvaret för Waxholmsbolagets fartyg på operatörerna istället för trafikförvaltningen. Enligt besättningarna har det medfört att det blivit svårare att få igenom förbättringar och underhåll ombord, eftersom ingen vill betala för det. Hur ser ni på det?

Svar: Det är arbetsgivaren, det vill säga trafikutövaren, som ansvarar för arbetsmiljön ombord och det är trafikutövaren som ska hantera behov av förbättring och underhåll på fartygen. Som en del av förutsättningarna i upphandlingen fick anbudsgivarna konkurrensutsätta dessa kostnader i sina anbud för avtalstiden. Samtliga anbudsgivare fick i upphandlingen även möjlighet att besöka fartygen; dels för att ta del av standard och inredning på fartygen, dels för att kunna lämna anbud med priser som ska gälla under avtalstiden.

Ser ni någon risk med att överlåta underhållsansvaret på rederiet för ett fartyg de själva inte äger?

Svar: Rederierna är skyldiga att underhålla fartygen fullt ut. Varje enskilt rederi som kör trafik åt oss har tillstånd från Transportstyrelsen att köra just de fartyg som finns i deras trafikområde. Tillståndet tar inte hänsyn till vem som äger själva farty-

gen, utan det tillåter just rederi X att köra fartyg Y. Det här innebär i förlängningen att rederierna har juridiskt ansvar att hålla fartygen i gott skick för att ha tillstånd att köra dem. För att ha certifikat att köra trafik med fartygen måste rederiet säkerställa att det kompletta underhållet sköts, och det inkluderar till exempel arbetsmiljö, brand och livräddning, för att nämna några delar som ingår i underhåll av fartygen. Därför har rederierna ett stort ansvar att se till att underhållet faktiskt sköts – annars får de inte utföra trafiken. Från trafikförvaltningens sida följer vi självklart upp detta – precis som vi gör med all verksamhet som vi upphandlar. Då säkerställer vi att rederierna uppfyller de krav vi har i avtalen. Genom systematisk uppföljning arbetar trafikförvaltningen med riskhantering, för att just minimera risker – för resenär och för egendom.

Om någon i personalen skulle drabbas av en arbetsskada ombord på grund av att rederiet brustit i sitt underhålls- och säkerhetsarbete, vilket ansvar har då ni i detta?

Svar: Det är arbetsgivaren som ska säkerställa att arbetsplatsen är en arbetsplats som är säker och förebygger ohälsa för sin personal genom ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Arbetsgivaren är skyldig att genomföra skyddsronder och ska identifiera behov för fartygsspecifika riskbedömningar. Trafikförvaltningens ansvar ligger i att säkerställa via uppföljning av avtal att rederierna följer de krav vi ställer, och agera om vi får kännedom om att det inte sker.

Under senare år har äldre tonnage satts i trafik i skärgården med undermålig boendestandard och arbetsergonomiska problem. Har trafikförvalt-

ningen några planer på att skärpa kraven på de fartyg som används i skärgårdstrafiken?

Svar: Det är arbetsgivaren som ansvarar för boendestandard och arbetsergonomi på sina fartyg. Trafikförvaltningen ställer krav på att fartygen ska kunna utföra sina trafikuppgifter. I de fall som trafikeringen kräver exempelvis övernattningspersonal, så måste respektive arbetsgivare hantera och lösa den frågan för sin personal. De kraven finns redan i alla upphandlingar: trafikutövaren ansvarar i egenskap av arbetsgivare för arbetsmiljön och arbetsmiljön ska uppfylla samtliga aktuella lagkrav.

Hur resonerade trafikförvaltningen när man införde krav på alkometare vid den senaste upphandlingen? Borde frågan ha överlåtit/förhandlats med fack och redareorganisationer?

Svar: Trafikförvaltningen är beställare, och inte arbetsgivare. Därför är det inte trafikförvaltningen som ska förhandla med fackorganisationerna. Det ansvaret ligger hos rederierna som är arbetsgivare. Redan när trafikförvaltningen upphandlade de avtal där alkohol är aktuellt, fanns frågan med i upphandlingsdokumenten. Där informerade vi om att användning av alkohol skulle implementeras i vår trafik. Bakgrunden till att vi har krav på alkohol är att det är ett arbetsverktyg som gynnar säkerheten ombord för såväl personal som resenärer. Trafikförvaltningen vill också ha samma principer i alla trafikslag när det gäller alkohol och utandningsprov. Alkohol finns i bussar och spårfordon och därför anser vi att det självklart också bör finnas ombord på fartyg. I augusti fattades beslut om att tillfälligt pausa alkoholtester inom bolagen. Vi har sedan beslutet fattades arbetat hårt med att ta fram nya och säkra rutiner. Vår bedömning är att vi sannolikt inom kort kan återuppta användningen av alkohol.

Ni säger att det är rederiets ansvar att förhandla med facket. Men hur ska rederiet kunna ha en förhandling med facket om något som ni redan krävt i ert avtal?

Svar: Det korta svaret är att frågan bör förhandlas innan rederierna lägger anbud om

att köra upphandlad trafik. För att ha möjlighet att lämna anbud på avtal till trafikförvaltningen måste potentiella anbudsgivare ta ställning till om det finns krav som kan behöva förhandlas med fackförbunden. Det gäller till exempel styrande policys som måste följas av den part som vinner upphandlingen. Att lämna anbud på att utföra trafik är ett bindande åtagande från anbudsgivaren. När anbudsgivaren lämnar in sitt anbud måste anbudsgivaren ha sett till att kraven i upphandlingen kan uppfyllas. I de fall som en anbudsgivare ser en stor risk kopplat till något krav, ska anbudsgivaren antingen överväga att inte lämna in anbud, eller att informera trafikförvaltningen via Frågor och Svar-funktionen när den finns öppen för frågor vid upphandlingar.

Ni säger att arbetsgivaren har ansvar för personalens arbetsmiljö. Menar ni att ni inte har något ansvar för personalens välbefinnande, trots att de arbetar på era fartyg?

Svar: Trafikförvaltningen ställer krav på våra leverantörer genom de avtal vi har, och ett av kraven som vi alltid ställer är att de ska följa gällande lagar. Det inkluderar bland annat arbetsmiljölagen, som är en lag som trafikutövare måste följa. Trafikförvaltningen genomför avtalsuppföljning av avtalen för att kontrollera att respektive avtalspart uppfyller de krav och regler som exempelvis arbetsmiljölagen innebär. Vårt ansvar ligger med andra ord i vår avtalsuppföljning, som vi genomför på många sätt; bland annat genom revisioner och stickprov. Vi har också löpande mer operativ uppföljning varje vecka, uppföljning på taktiskt nivå varje tertiäl och strategisk utvärdering när avtalet har nått cirka halva avtalstiden. Vi har med andra ord ett ansvar genom att kravställa en säker arbetsmiljö och ha uppföljningar så att trafikutövarna uppfyller avtalskraven, medan det är arbetsgivaren (det vill säga trafikutövaren) som har det formella arbetsmiljöansvaret i relation till sina medarbetare.

Tar ni hänsyn till hur personalen kommer att påverkas när ni utformar avtalen?

Svar: Ja vi tar hänsyn till personalen på flera sätt när vi utformar avtal. Det gör vi bland annat genom krav på social hållbarhet, krav på att leverantören utövar sin verksamhet på ett sätt som överensstämmer med Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer och krav på att bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete. **L S**

Sjötrafikutredningen pekar ut riktningen

Efter att Sjötrafikutredningen del 2 redovisats under våren 2023 ska beslut fattas om den fortsatta driften av Waxholmsbolagets fartyg. Det uppger Michaela Haga (C) i Region Stockholm. Valet står mellan att fortsätta upphandla trafiken eller driva den vidare i egen regi.

STOCKHOLM NOVEMBER 2022

I det senaste valet blev Socialdemokraterna största parti i Region Stockholm som äger Waxholmsbolaget. Socialdemokraterna har sedan dess bildat koalition med Centerpartiet och Miljöpartiet i samarbete med Vänsterpartiet. Såväl S som MP och V har tidigare sagt att de vill återta driften av Waxholmsbolagets egna fartyg, men om så verkligen blir fallet är ännu oklart. Gustav Hemming (C) fortsätter som skärgårdsregionsråd med ansvar för sjötrafiken och beslut om den fortsatta driften av fartygen kommer att fattas först efter att Sjötrafikutredningen del 2 presenterat sina resultat i vår. Michaela Haga (C) är ordförande i trafiknämndens sjötrafikutskott och ordförande i sjötrafikberedningen i Region Stockholm. Hon ger följande skriftliga svar på Sjöbefälens frågor om skärgårdstrafiken:

Kommer ni att ta hem trafiken och driva den vidare i egen regi eller kommer den även i fortsättningen att upphandlas?

– Fokus kommer vara att den aktör som ger bäst kvalitet, styrförmåga och beredskap ska väljas. Om drift i egen regi skulle visa sig vara ett bättre alternativ kommer vi såklart att överväga det.

Vilka fördelar respektive nackdelar ser du med att återta trafiken och avsluta upphandlingsförfarandet?

– Det behövs en fördjupad analys för att besvara den frågan fullt ut. I dagsläget har vi inte en organisation som är riggad för att återta trafik och det skulle först och främst behöva byggas upp. Vi har de senaste åren sett fördelar med att upphandla kollektivtrafik, men om analysen skulle visa på högre kvalitet, högre kostnadseffektivitet

Michaela Haga (C).



eller andra fördelar med egen regi så kommer vi inte att stänga dörren för det. Det är dock viktigt att det blir långsiktiga och välgrundade beslut.

Hur ser du på alla turer som varit kring upphandlingarna med konkurer, direktupphandlingar och överklaganden?

– Det är viktigt att dra lärdomar av det som har hänt tidigare år. Vi har i dag en stabilitet i våra trafikavtal och har även byggt upp en bra kompetens för att både beställa upphandlad trafik och följa upp avtal. Så vi är väl rustade i dag.

Det finns ett utbrett missnöje bland de ombordanställda i Blidösbolaget, vilket bland annat framgår av den senaste medarbetarundersökningen i bolaget, och de säger att det blivit sämre för varje ny upphandling som genomförts. Hur ser du på det?

– Det vilar ett stort ansvar på arbetsgivaren för att säkra en god arbetsmiljö. Jag har inte själv tagit del av den medarbetarundersökningen, men tar gärna en dialog för att höra mer om resultatet och vad som kan förbättras om det är kopplat till trafikavtalen. **L S**

SBF: Redarna blir låsta i upphandlingsavtalen

Systemet med offentlig upphandling gör det svårare att som facklig organisation påverka i viktiga frågor som rör arbetsvillkor och säkerhet på fartygen. Det säger Sandra Stens, förbundsjurist hos Sjöbefälsföreningen.

FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM NOVEMBER 2022

Enligt Sandra Stens försätter upphandlingarna av skärgårdstrafiken i Stockholm de fackliga organisationerna i ett svårt läge. I upphandlingsunderlaget fastställer trafikförvaltningen de villkor som rederierna har att förhålla sig till och alla rederier som är intresserade av att driva trafik i skärgården förbinder sig att följa de krav som ställs vid upphandlingen. Vilka krav som ska gälla beslutas av trafikförvaltningen, utan någon förhandling eller samverkan med vare sig fackliga organisationer eller redare. Samtidigt säger trafikförvaltningen att det är upp till facken att förhandla med varje enskilt rederi i frågor som rör arbetsmiljö, säkerhet och andra villkor ombord i fartygen. Det här, menar Sandra Stens, är en ekvation som inte går ihop.

– Rederierna är låsta vid sina avtal och deras förhandlingsutrymme är oftast väldigt begränsat eftersom villkoren redan är reglerade i avtalen. Ibland hamnar vi i lägen där rederierna är överens med oss, men de kan ändå inte genomföra det. Om de inte följer avtalen riskerar de sanktionsavgifter.

Verkningslösa förhandlingar

Det här gör att förhandlingarna mellan arbetsgivare och fackliga organisationer i skärgårdstrafiken kan bli verkningslösa, säger Sandra Stens.

– Ibland vet vi utfallet av en förhandling redan innan vi ens hunnit börja på grund av de avtal som rederiet är bundna till. I en del fall kan vi påverka till viss del, i andra inte alls.

Att som facklig organisation tillvarata de anställdas intressen och bevaka frågor inom upphandlad trafik är ofta svårare än i andra rederier, enligt Sandra Stens.

– Ekonomin och många villkor är redan satta och det blir begränsande för oss. Även i andra rederier har man en budget och organisation att förhålla sig till men ramarna inom den upphandlade trafiken är betydligt snävare. Redarna måste också pressa sin budget för att vinna upphandlingarna och det begränsar deras handlingsutrymme ytterligare.

Två möjliga lösningar

Sandra Stens ser två möjliga lösningar för att skapa större förhandlingsutrymme

och underlätta bevakningen av arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor i skärgårdstrafiken. Det ena är att den sjöburna kollektivtrafiken återtas och drivs vidare av Waxholmsbolaget inom trafikförvaltningen. Det andra är att trafikförvaltningen bjuder in facken och låter Sjöbefälsföreningen vara med när kraven i upphandlingsunderlagen utformas.

– Trafikförvaltningen skulle ha mycket att vinna på att samverka med oss. Ibland vet de nog inte själva vilka konsekvenser de krav de ställer i upphandlingarna kan komma att få ute på fartygen. Där skulle vi kunna hjälpa till med kunskap om branschen och bidra till att undvika de röriga situationer som ibland uppstår.

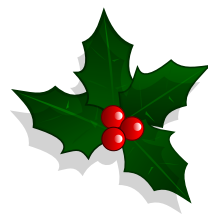
Tydligare upphandlingskrav skulle i förlängningen också kunna leda till bättre förhållanden ombord och nöjdare besättningar, menar Sandra Stens. Men det förutsätter att finansieringen av trafiken anpassas därefter.

– Trafikförvaltningen behöver ställa högre krav, men också budgetera så att rederierna har råd att leva upp till de krav som ställs. **LS**



Sandra Stens är förbundsjurist på Sjöbefälsföreningen.

Sjöfartskultur i jul



Även om det var en tid sedan Sverige räknades som en ledande sjöfartsnation fortsätter den rika svenska sjöfartskulturen att blomstra. Varje år kommer det ut mängder med ny sjöfartslitteratur och nyligen var det dessutom världspremiär för en musikal på Värmlandsoperan om Titanic. Sjöfartsjournalisten Lennart Johnsson ger sina bästa tips inför kommande juledighet. TEXT LENNART JOHNSSON

Arven efter varven

Förutom sjöfarten var även den svenska varvsindustrin en gång världsledande. Flera av världens största fartyg byggdes på Göteborgsvarven. Idag återstår inget av de anrika varven bortsett från bockkranen vid Eriksberg. Varvsområdet vid Norra Älvstranden i Göteborg är idag ett av stadens attraktivaste bostadsområden.

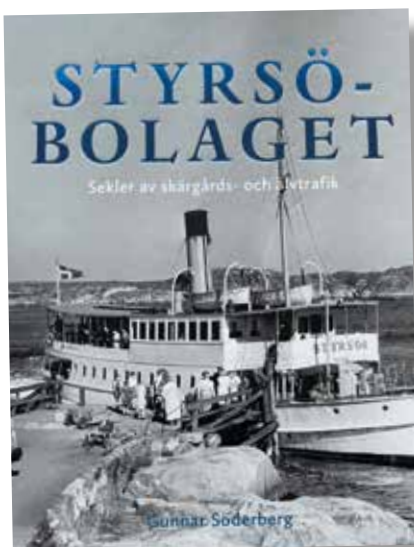
”Arven efter varven” (Breakwater Publishing) är en hyllning till de som arbetade på varven av fotografen Lena Öritslund och journalisten Maria Bard. Boken består av finstämda foton samt intressanta minnesbilder av några av de som var varvsarbetare. I över ett sekel var varven en viktig del av Göteborgs hjärta. Som mest arbetade 15 000 personer inom industrin i slutet av 1960-talet.

”Det var inte ett jobb för den som ville vara ren och snygg, men jag älskade det och saknar det varendag.” Sirpa Mäkitalo började på Eriksbergsvärvet 1973 och är en av de som minns tiden som svetsare på bland annat Eriksberg och Götaverken.

Boken tar också upp de ofta tuffa arbetsförhållandena på varven. Ett slag från en slägga kunde ligga på samma decibel som ett jetplan vid start. Vanligt var arbete på hög höjd och exponering för svetsrök och asbest. I ett av porträtten i boken minns Line Petersen, som var svetsare på Götaverken, de många öknamnen som varvsarbetarna ofta fick.

”Vi hade en plåtslagare som kallades Ryck-i-byx. Han hade hängselbyxor och livrem. När han gick ryckte han upp byxorna i livremmen med armbågarna rätt ut ... Det var väldigt mycket jargong men jag älskade det.”

”Arven efter varven” är en fascinerande bok om en viktig del av Göteborgs och Sveriges industrihistoria.



Styrsöbolaget – sekler av skärgårds- och älvtrafik

En rykande färsk bok är ”Styrsöbolaget – sekler av skärgårds- och älvtrafik” (Breakwater Publishing) av Gunnar Söderberg. Även om skärgårdstrafik förekom i Göteborgs skärgård var det inte förrän år 1922 som mer reguljär skärgårdstrafik kom igång. Söderberg, som själv har varit anställd som trafikchef i bolaget, gör en imponerande och faktsäckad redovisning av passagerar- och godstrafiken till Göteborgs södra skärgård. En trafik som är en viktig livlina för de boende på öar som Styrsö, Brännö, Donsö med flera.

De bistra krigsvintrarna under andra världskriget låg trafiken vissa perioder helt nere. Från mitten av 1960-talet utökades turtätheten rejält vilket har bidragit till en levande skärgård. Det går att för samma pris som en spårvägsresa göra strandhugg på de olika öarna. Styrsöbolagets gratisfärjor mellan Stenpiren och Lindholmen i centrala Göteborg är idag eldrivna. Den intressanta boken avslutas med ett fartygsregister med fakta om alla bolagets fartyg från 1922 och framåt.

Cellen

Visserligen kan kriminalromaner inte anses tillhöra aktuell sjöfartslitteratur. Men den kunniga och flitiga sjöfartsjournalisten Linda Sundgren känns självklar att ha med i denna kulturkrönika. Hennes fjärde skärgårdsdeckare "Cellen" (Lind & co) är en ruggigt spännande historia som jag sträckläste ensam på vårt ensliga torp. När det blev kväll efter läsningen tände jag upp hela huset och kollade noga att alla dörrar var låsta.

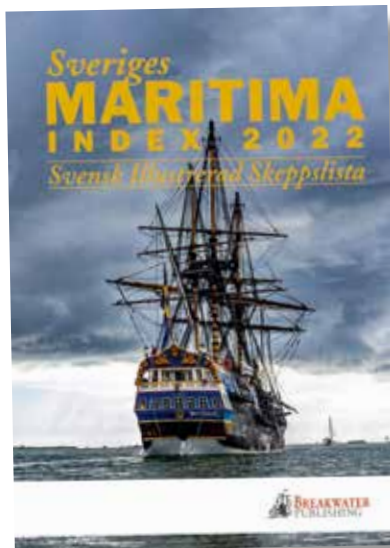
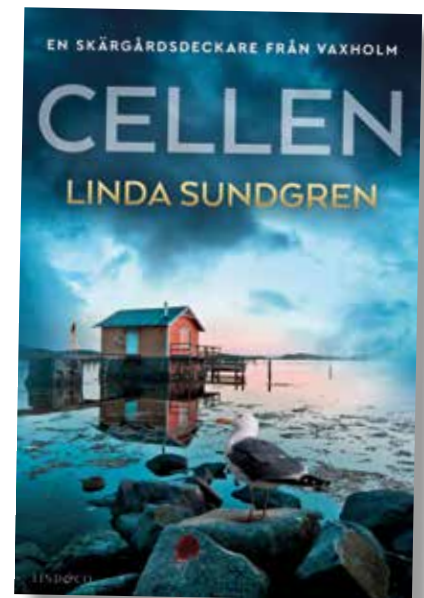
I centrum för handlingen är som vanligt Skärgårdstidningens chefredaktör Angelica Moe. Som ensamstående mamma till Vincent sliter hon med att få vardagspusslet att gå ihop samtidigt som tidningsjobbet kräver mycket tid.

När idyllen Vaxholm drabbas av ett antal villainbrott är det naturligtvis något som Skärgårdstidningen måste skriva om.

Nästan alla misstänker att det är en utländsk liga som ligger bakom vågen av inbrott. För ingen boende i det idylliska samhället kan väl vara inblandad?

Med i handlingen är också Vincents far Karl som sitter inlåst på Österåkeranstalten för flera mord. Kan Angie verkligen lita på Karl när han påstår att han är förändrad till en bättre person och ångrar sina brott?

Cellen tar många spännande vändningar innan den dramatiska upplösningen. Boken avslutas med en riktig "cliff hanger". Jag ser fram mot Linda Sundgrens nästa skärgårdsdeckare.



Sveriges Maritima Index

En klassiker är "Sveriges Maritima Index 2022". Det är ett uppslagsverk i form av en illustrerad skeppslista över svenska fartyg, både handelsfartyg och specialfart. Första gången boken gavs ut var 1979.

Bakom boken står den sjöhistoriska föreningen Länsumpen i samarbete med bokförlaget Breakwater Publishing. Ansvarig under alla år för det imponerande arbetet med att samla in alla uppgifter, foton med mera är båtologen och sjöfartsjournalisten Christer Bång.

Varje utgåva av det Maritima Indexet innehåller några specialartiklar. I år handlar dessa texter om Ostindiefararen Götheborg, om träbåtsrenovering och just om föreningen Länsumpen som i år fyller 50 år.

Boken är ett måste både för kalenderbitare och för andra intresserade av den svenska sjöfarten.



Titanic the musical

Inget fartyg har det skrivits så mycket om, gjorts så många filmer om och producerats så mycket musik om, som Titanic. Detta trots att fartygets jungfruresa bara varade i några dagar i april 1912 innan hon kolliderade med ett isberg och gick under.

Den första musikalen Titanic the musical sattes upp på Broadway 1997 och blev en enorm succé med över 800 föreställningar. Därför är det märkligt att en svensk uppsättning har satts upp först i år på vackra Wermlands opera i Karlstad. Inte minst mot bakgrund av att över 100 av passagerarna på Titanic var från Sverige.

Föreställningen i Karlstad var otroligt imponerande. Från första minuten fångades publiken både av handlingen, de skickliga skådespelarna och den ödesmättade musiken. Jag har upplevt musikaler både på Broadway och i Londons West End. Titanic the musical i lilla Karlstad håller nästan samma höga klass. När musiken klingade ut på Wermlands opera blev det stående ovationer i flera minuter.

Tyvärr går uppsättningen i Värmland bara att se till utgången av 2022. Men självklart borde den sättas upp både i Göteborg och Stockholm. Tills dess är det möjligt att lyssna på musiken från originalversionen 1997 på Spotify.



Discontent among archipelago seafarers

Ageing ships, poor health and safety, closed terminal buildings. Union representatives for archipelago traffic in Stockholm describe deteriorations in recent years and how things get worse with each new procurement.

TRANSLATED BY ALAN CRANMER

On a hot summer day, this crossing with *Vånö* from Stockholm's Strömkajen to Vaxholm and Rindö would have been full, but today is a grey Tuesday in October and there is no shortage of space for passengers in the lounge. In contrast, Daniel Almgren and Per Hammarkvist, captains and union representatives in Blidösundsbolaget, are very busy despite the low season. When we have all sat down around the table on the bridge, they talk about the growing dissatisfaction within crews over the management of archipelago traffic. It has gone from bad to worse on board since procurements started and this is having a bad effect on ship maintenance, health and safety, as well as passengers.

"With each new procurement, things have got a little worse," says Daniel Almgren. "But really, it's not the fault of shipping companies or other companies. The responsibility is higher up with the traffic administration, which handles procurements. They say they put demands on quality, but the price is the highest priority so it is always the lowest tender that wins, with the consequences we can see."

84 percent were dissatisfied

In the latest procurement it was the Blidösund company, owned by the French group Transdev, that was allocated the largest traffic areas. Blidösundsbolaget operates 33 ships, of which 13 are their own. The rest are owned by Waxholmsbolaget.

"In the latest employee survey conducted by Blidösundsbolaget, 84 percent said they were dissatisfied. That was the worst result of all Transdev's operations in Sweden, and they have 5,000–6,000 employees. But as I said, the employers just go by what is in the agreements, even if there is some variation between employers," says Daniel Almgren.

The procurement of archipelago traffic has been very problematic with several appeals, direct awards, bankruptcies and

fines. Almgren and Hammarkvist say that the constant uncertainty about employers affects continuity and stability on board and the frequent managerial changes have taken both time and effort.

"Every time we get a new employer, it's like starting from scratch and usually they have no idea how things work here. 'Oh, do you sleep on board?' 'Ah, do you have to eat while you're operating the ships too?' 'Can't you go home and sleep?'. There is a lot of extra work for us when we change employers, not least in terms of trade union issues," says Daniel Almgren.

For each procurement, the terms of the agreements are more stringent, with new requirements for companies operating the ships. A change in the last round of procurement was that shipping companies must not only take responsibility for operations and personnel issues, but also for the costs of maintaining the ships. According to Almgren and Hammarkvist, this has led to difficulties with issues related to the work environment and safety.

"Since the ships are owned by Waxholmsbolaget, the shipping company does not want to spend more money than they absolutely must on the ships, which limits us when we want to make necessary changes. Proposals are often rejected because no one wants to pay," says Per Hammarkvist.

One example is the ships' emergency anchoring systems, which need to be overseen. The proposed change would make handling the emergency anchoring system both safer and easier, but it seems like it won't be approved.

"Our emergency anchoring system is not good; it is even dangerous to use it. We have tested a new system that would make anchoring significantly safer, but it has been stopped because neither Blidösundsbolaget nor the shipowner wants to pay for it. The cost is somewhere between SEK 5,000 and SEK 20,000 per ship, so it is not exactly a large sum. And

that is just one example. We also have problems with ventilation and maintaining an even indoor temperature around the year, but no one wants to pay for that either," says Per Hammarkvist.

There is some concern on board that the employer's interest in maintaining ships gets less towards the end of the contract period.

"There is a risk that they are less likely to invest money in ships that may not be contracted in the near future. The agreement states that the traffic administration must examine ships after the end of the contract period to assess whether or not there is normal wear and tear. But how can you do that on ships that are so complex? And what is normal wear and tear? I think it will be difficult to assess," says Daniel Almgren.

Repurchase of worn-out tonnage

Another problem in recent years is the repurchase of worn-out tonnage that is put back into service. There is an increasing demand for ships following investments in more routes and crossings in the archipelago, which has led to older ships being bought which have substandard ergonomics and living conditions.

"Ships that were considered outdated in the early nineties and sold off have been put back into service again. The only thing they have done is replace the engines and repaint them, but not much else. Older ships are operated under the regulations that applied when they were built, so shipping companies don't need to worry about the current rules for cabin standards or health and safety," says Almgren.

But despite all the problems, neither Per Hammarkvist nor Daniel Almgren is interested in changing jobs. Good colleagues and work on board still make it worth staying, they say.

"I always feel good when I go to work, and if you want to work in the archipelago, there's not much else to choose from," says Daniel Almgren.

Per Hammarkvist agrees.

"I also enjoy what I do and maybe it will get better in the future. After all, hope is the last thing you give up."

This is a translation of the article
on page 24–28.

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 2022, 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

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



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



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

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Alicia Krossling – 08-518 356 70

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

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

Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

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

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2

252 21 Helsingborg

Telefon 08-518 356 66

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine 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

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

Stefan Boye
tel 0705 23 45 29 e-post klubbldjurgardsfarjan@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 auroraklubben@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

KUNGÄLVSKOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Vakant

LULEÅ BOGSERBÅT

Conny Smedkvist (kontaktperson)
tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portlulea.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 Jörnè
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

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
Jesper Svensson (kontaktperson)
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

Fabian Carlander
tel 070-952 12 09, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Stefan Boye
tel 0705 23 45 29 e-post klubbldjurgardsfarjan@sjobefal.se

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Patrik Holgersson
tel 0735-76 33 15, 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

Vakant

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

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

Rebecka Kindeberg
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.



ÖVA PÅ RIKTIGT I ÖPPET HAV

GÖTEBORGS & STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder utbildningar som uppfyller alla krav och är anpassade för dig, som har valt havet som arbetsplats.

ÖMC är en ideell förening med över 20 års erfarenhet av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord. Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbudande till nytta för dig.

BOKA ENKELT DIN STCW-KURS ONLINE



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