

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 3 MAJ 2021 ÅRGÅNG 10

REPORTAGET

VALDE MELLAN BEFÄL OCH PILOT

ANDRESTYRMAN SANNA NIEMANN PÅ STENA NAUTICA BESÖKTE
EN ISBRYTARE UNDER GYMNASIET OCH SEN VAR HON FAST

NYHETER

**Defekta lotslejdare ökar
risken för olyckor**

NYHETER STUDIE FRÅN WMU

**Det fuskas med
journalföringen ombord**

KULTUR/HISTORIA BROSTRÖMS

**Närgången
radiodokumentär
om redarfamiljen**

INTERVJUN SJÖLOG

Studentmässan blev digital

TEMA

SJÖRÄDDNING

- FORSKARE OROADE FÖR ATT SJÖRÄDDNING INTE LÄNGRE ÄR SJÄLVKLART
- BEFÄLHAVAREN FREDRIK KRYSÉN STANNADE NÄR ANDRA ÅKTE FÖRBI

Inte ett ord om sjöfart

MAJ

Regeringen skickade nyligen ut ett pressmeddelande där satsningar på klimatsmarta transporter var en del av åtgärder i vårändringsbudgeten. Trevligt tänkte jag, och troligen alla övriga aktörer inom sjöfartsnäringen, ända tills jag läst till slutet av pressmeddelandet. Inte ett enda ord om sjöfart.

Järnvägen får ytterligare 150 miljoner kronor per år fram till år 2025 och kollektivtrafiken får ytterligare en miljard kronor, utöver de två miljarder som redan avsatts i budgeten. Regeringen tänker sig med denna satsning att hjälpa till med en överflytt av gods från väg till järnväg. Det är väl en god tanke och dessutom lovvärt, men varför nämns inte sjöfarten med ett enda ord? Järnvägen klarar inte av att ta allt gods själva, de olika transportslagen måste hjälpas åt och en samordning av transporter skulle vara så mycket bättre.

Blå Tillväxts försynte förslag med de kostnader som det medför att hjälpa sjöfarten att komma framåt och ta en större del gods är peanuts i detta sammanhang. Med noll och ingenting i vår budgeten riskerar sjöfarten att förlora mark till förmån för marktransporter. Det kan till och med bli så illa att vissa transporter flyttas från sjöfarten till järnvägen och jag vill inte tro att det var så man tänkte. Nu är det i alla fall bevisat att regeringen haft otur då de tänkte.

Blå Tillväxt, som är ett samarbete mellan arbetsgivarna och facken, har rönt uppskattning inom branschen och vi har fått beröm från de departement

som vi besökt och försökt få in våra budskap i. Sjöfarten var ett föredöme då det gäller den svenska modellen, sas det. Därför känns det extra märkligt att politikerna inte verkar lyssna och ta till sig ett enda av våra förslag, trots att vi i branschen är helt eniga om vad som behöver göras.

Efter denna käftsmäll från regeringen letar jag naturligtvis efter något positivt att rapportera, beskattning av sjömän brukar inte tillhöra våra mest positiva frågor men efter en stunds letande fann vi i alla fall en liten ljusglimt.

Under interpellationsdebatten i riksdagen nu i mars månad togs frågor upp om sjömans beskattning, denna gång behandlades det nordiska skatteavtalet. Efter debatten har Moderaterna lagt fram ett utskottsinitiativ som vi naturligtvis välkomnar och Sjöbefälsföreningen hoppas verkligen att initiativet leder till att regeringen tar tag i frågan.

Frågan väcktes för något år sedan genom att Skatteverket gav sig på Tärntank och övervägde att beskatta de svenska sjömän som seglar på danskflaggat fartyg för de resor som fartygen gör mellan två hamnar i ett och samma land. Tolkningen som Skatteverket gjorde kom efter en dom i Högsta förvaltningsdomstolen där bedömningen om ett fartyg bedriver internationell trafik ska bedömas från fall till fall. Det tolkade Skatteverket som att de ska bedöma varje enskild resa ett fartyg gör. Skatteverket anser alltså att ett fartyg inte gör en internationell resa om det anlöper två hamnar efter varandra i ett och samma land.

Naturligtvis blir situationen för sjömannen, och rederiet, mycket osäker och ohållbar eftersom du inte vet vad du får för lön efter skatt. Detta var speciellt illa i de danskflaggade fartygen där den danska nettolönen betraktas som en bruttolön av den svenska staten. Du kan alltså få skatta i Sverige från din danska nettolön om fartyget går till fel hamn. Detta är en oförutsägbar och rättsosäker situation. I interpellationsdebatten sa finansministern att nästa gång det nordiska skatteavtalet ska omförhandlas kan beskattningen av de ombordanställda behöva en allsidig belysning.

Det låter väl trevligt, problemet är att sjömännen får leva med denna ovisshet till dess att politikerna tar tag i frågan – på riktigt alltså.



MIKAEL HUSS

14



sjöbefälen Nr 3

04 Nyheter

Defekta lotsledare ökar risken för olyckor bland lotsar
Krävs på en miljard dollar efter grundstötning i Suezkanalen
Fusk med arbetstidsjournaler

11 Fackligt

Ny juristskribent: Stellan Gärde ersätter Stig Gustafsson
Vice ordförande har ordet

14 Reportaget: Stena Nautica

Andrestyrman Sanna Niemann älskar utmaningar

18 Intervjun: Filip Pehrsson

Studentmessa med annorlunda form

22 Tema: Sjöräddning

Är det självklart att rädda någon i nöd?
Svensk sjöräddning bygger på samverkan

30 Kultur/historia: Broströms

Närgången radiodokumentär om redarfamiljen

34 In English: Sea rescue

Is it obvious to save someone in need?

18



22



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 30 april 2021

Ansvärlig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

Framsidesbild Andrestyrman Sanna Niemann på Stena Nautica.
Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex.

MEDLEM AV SVERIGES
TIDSKRIFTER

Defekta lotslejdare ökar risken för olyckor bland lotsar



Lotsar möts ofta av defekta lejdare vilket ibland leder till allvarliga olyckor. Under senare år har uppmärksamheten kring undermåliga lotslejdare ökat och vid Sjöfartsverket planeras nu en informationskampanj för att förbättra lotsarnas säkerhet.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PRIVAT

GÖTEBORG MARS 2021

Förra året publicerade brittiska Maritime Insight en studie om brister på lotslejdare. Studien bygger på de 194 fall av felande lotslejdare som registrerats i rapportsystemet Chirp Maritime under 2019. De vanligaste bristerna bland lotslejdarna i studien var fel på schacklar eller andra fästen (34 procent) samt lösa, trasiga eller ojämna steg (26 procent). Patrik Wikand, mästrelots i Göteborg och ordförande i

Svenska lotsförbundet, är inte förvånad över resultaten.

– Den här typen av problem är väldigt vanliga, säger han. Vi har ingen bra statistik över antalet brister och långt ifrån alla fel rapporteras, men av de drygt 30 000 lotsningar vi genomför varje år bedömer jag att det finns brister på lotslejdarna ungefär 15 procent av gångerna.

Ett vanligt fel som svenska lotsar möter är, enligt Patrik Wikand, att lotslejdaren inte är korrekt riggad. Det kan handla om

FOTO SJÖFARTSVERKET



Patrik Wikand

lejdare som hänger på sniskan, fästen som inte är låsta eller schacklar som monterats i änden på lejdaren och därmed riskerar att haka i lotsbåten.

– Om det hän-

der kan både lejdare och lotsen dras med ner i vattnet, vilket också har hänt, säger Patrik Wikand.

Materialfel kan orsaka olyckor

Ibland handlar det om materialfel. Det kan vara gammalt tågvirke på väg att brista eller murkna lejdarsteg. Just materialfel låg bakom en incident som inträffade hösten 2017 när Göteborgs lotsen Jonas Johansson en tidig morgon klättrade upp längs sidan på ett tankfartyg. Nästan ända

uppe gick plötsligt steget han stod på av. Han halkade ner till steget under, och lyckades hålla sig kvar tack vare ett stadigt grepp om tågverket.

– Efteråt visade det sig att det var ett ”replacement step” som brustit, säger Jonas Johansson. Besättningen hade satt dit det eftersom det ordinarie steget behövde bytas ut, men det nya steget passade inte riktigt. De hade fått säga bort ungefär halva steget för att kunna pressa in det och därmed tappade det en stor del av sin brottstyrka.

Incidenten gav såväl Jonas Johansson som besättningen på fartyget ny kunskap om ersättningssteg.

– Om man använder ett ”replacement step” ska hela lotsledaren bytas ut i nästa lämpliga hamn, enligt regelverket. Men det hade besättningen ingen aning om och de hade kört omkring så där i över ett år. Jag kände inte heller till den regeln och ingen av de lotsar jag pratat med har vetat om det, säger han och fortsätter:

– Numera försöker jag alltid kolla lite extra på skicket på ledaren innan jag klättrar upp, men är det mörkt ute är det svårt att se om något inte stämmer. Och om en lejdare är felaktigt monterad ser man oftast inte det förrän man kommit upp på fartyget.

Ibland sker mycket allvarliga olyckor med lotsledare inblandade och även dödsfall. Patrik Wikand råkade själv illa ut i samband med en lotsning för ett tiotal år sedan.

– När jag klättrat upp tog jag tag i handtaget till det jag trodde var en låst dörr, men dörren gick upp och jag föll baklänges ner i vattnet. Det var inte mer än tre, fyra grader i vattnet och det blåste en del och jag fick sparka mig ut från fartygs-sidan för att inte dras in i propellern. Samma år var det tre andra svenska lotsar som föll i vattnet och en som ramlade ner på lotsbåten och gjorde sig rejält illa.

Tas inte på tillräckligt stort allvar

Andreas Arvidsson, affärsområdeschef lotsning på Sjöfartsverket, är väl medveten om problemen med felande lotsledare. Att bristerna inte åtgärdas tror han delvis beror på underrapportering, men också på att defekta lots-



Andreas Arvidsson

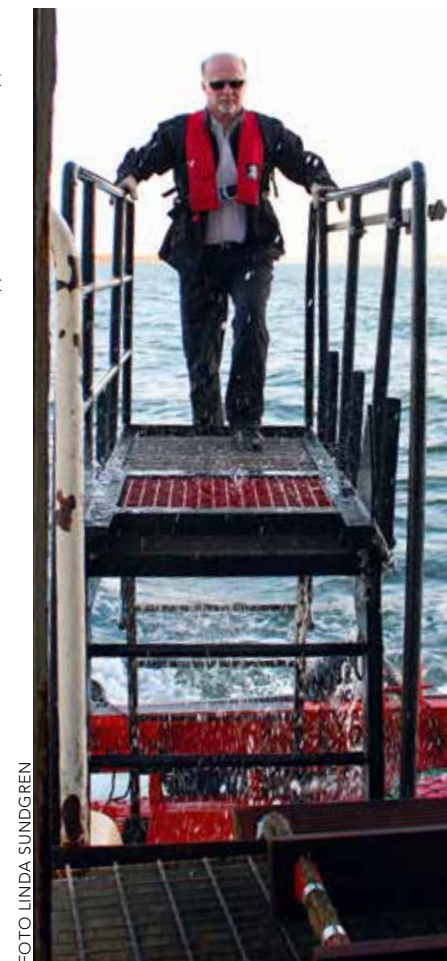


FOTO LINDA SUNDRGREN

ledare inte tas på tillräckligt stort allvar inom tillsynsverksamheten.

– I det system som styr Transportstyrelsen blir en rapport om en felriggad lotsledare klassad som en mindre brist för fartygets säkerhet och därför triggar det inte per automatik en full inspektion eller en port state. Men Transportstyrelsen är medvetna om att det är en vanlig brist och i de fall det är möjligt genomförs en inspektion, säger Andreas Arvidsson.

Han berättar att frågan om defekta

lotsledare fått stor uppmärksamhet internationellt under senare år och att flera länder vidtar åtgärder för att försöka få bort de farliga lotsledarna. I Sverige planeras för en informationskampanj om säkerheten kring lotsledare.

– Vi har även diskuterat en kampanj tillsammans med övriga nordiska länder, men något beslut är ännu inte fattat, säger Andreas Arvidsson.

Jobbar med frågan internationellt

I Sjöbefälsföreningen är det ombudsman Lennart Jonsson som bevakar frågorna. Han sitter med i FN:s sjöfartsorgan IMO:s underkommitté NCSR, Navigation Communications Search and Rescue, som representant för den fackliga organisationen ITF/International Transport Workers Federation. Syftet med IMO är att bland annat få till och uppdatera internationella regelverk inom sjöfarten vad gäller säkerhet till sjöss för såväl sjömän, fartyg som miljön.

– Frågan om lotsars säkerhet är en väldigt viktig fråga och vi ser att det enda sättet att komma till rätta med problemet är att jobba internationellt, vilket vi också gör, säger Lennart Jonsson.

Frågan drivs i första hand i IMO av International Maritime Pilots' Association (IMPA). Sjöbefälsföreningen är med och stöttar IMPA. De överväger att föreslå en revidering av ”Required Boarding Arrangement for Pilots” som antogs av IMO/MSC 88.

– Det handlar inte bara om lotsledare utan alla delar i hur man tar och lämnar lots. Det har skett många olyckor och det är verkligen skrämmande, säger Lennart Jonsson. **LS**



Lennart Jonsson

FOTO SOFI CEDERLÖF

Upprepade dödsolyckor med trapdoor-system

Så kallade trapdoor-system är en variant av kombinationssystem som har identifierats som en särskilt farlig konstruktion vid embarkering av fartyg. I december 2019 omkom en amerikansk lots sedan han fallit i vattnet i samband med bordning av ett fartyg med trapdoor-system och i augusti förra året avled ytterligare en amerikansk lots efter en olycka på ett fartyg med samma konstruktion. Det rapporterar den webbaserade nyhetssidan gCaptain. Kombinationsystem används på fartyg där avståndet mellan vattenytan och punkten där lotsen kommer ombord överstiger nio meter. Vid trapdoor-system klättrar lotsen den första biten på en vanlig lotsledare. Därefter ska denne upp genom en lucköppning för att sedan ta sig över till en plattform för att sedan gå resterande sträcka längs ett fallrep. På de fartyg där olyckor skett sitter sista steget på lotsledaren under den fasta plattformen vilket gör det svårt för lotsen att ta sig upp på plattformen på ett säkert sätt. Trapdoor-system är relativt vanligt förekommande internationellt, och amerikanska lotsar har gått samman i ett gemensamt upprop för att försöka få bort de olycksdrabbade bordningssystemen från sjöfarten.

Krävs på en miljard dollar efter grundstötning i Suezkanalen



Efterspelet fortsätter efter *Ever Givens* grundstötning i Suezkanalen. Egypten kräver rederiet på en miljard dollar för kostnader i samband med grundstötningen. Rederiet i sin tur har deklarerat gemensamt haveri, vilket innebär att även svenska företag kan få vara med och betala. TEXT BENKT LUNDGREN OCH SOFI CEDERLÖF FOTO ISTOCK

Under nära en vecka spärrade grundstöta containerfartyget *Ever Given* Suezkanalen. Fartyget är 400 meter långt, och enligt kanalbolagets styrelseordförande Osama Rabie samlades 422 fartyg i köer på båda sidor. Ändå gick bärgningen fortare än man ursprungligen befarade.

– Jag är oerhört stolt över teamets arbete i en situation när man hade hela världens blickar på sig, säger Peter Berdowski, vd i holländska Boskalis, som är moderbolag till SMIT Salvage som utförde bärgningen. Efter bärgningen bogserades fartyget till sjön Great Bitter lake för vidare under-

sökningar. Orsaken till grundstötningen är ännu oklar. Ursprungligen uppgavs att det var starka vindar, men Osama Rabie tror inte att det var huvudorsaken.

– Det kan även ha varit tekniska eller mänskliga faktorer, sa han på en presskonferens.

Hålls kvar till ersättning betalats

I skrivande stund hålls *Ever Given* kvar av egyptiska myndigheter.

– Fartyget kommer att vara kvar här till dess att utredningen är klar och ersättning har betalats, ska den egyptiska kanalmyndighetens ordförande ha sagt i egyptisk statlig tv enligt Wall Street Journal, rapporterar svenska Ekot.

De egyptiska myndigheterna kräver en miljard dollar i ersättning för kostnader i samband med grundstötningen. Nu har rederiet klassat grundstötningen som ett gemensamt haveri, vilket innebär att alla lastägare måste vara med och betala.

– Det är gängse sjöregler, vilket innebär gemensamt ansvar för alla kostnader procentuellt fördelat beroende på fartygets värde och godsets värde, så att alla varuägare är med och betalar, säger rederiets svenske representant, Fredrik Hermansson, till Ekot.

Flera svenska företag har gods ombord, bland annat Ikea, HM och Brafab. **B L/S C**



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

SOMMAR 2021

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

<div style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">HELSINGBORG</div> <p>BST refresh 3-4 maj 7-8 juni 30-31 augusti 13-14 september</p> <p>AFF refresh 8-9 juni</p> <p>Kombi refresh (BST+AFF) 7-9 juni 23-25 augusti</p>	<div style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">GÖTEBORG</div> <p>BST refresh 17-18 maj 16-17 augusti</p> <p>Kombi refresh (BST+AFF) 17-19 maj 16-18 augusti</p>
---	---

FÖRNYA ERA
CERTIFIKAT
MED OSS!



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

APROPÅ EVER GIVEN:

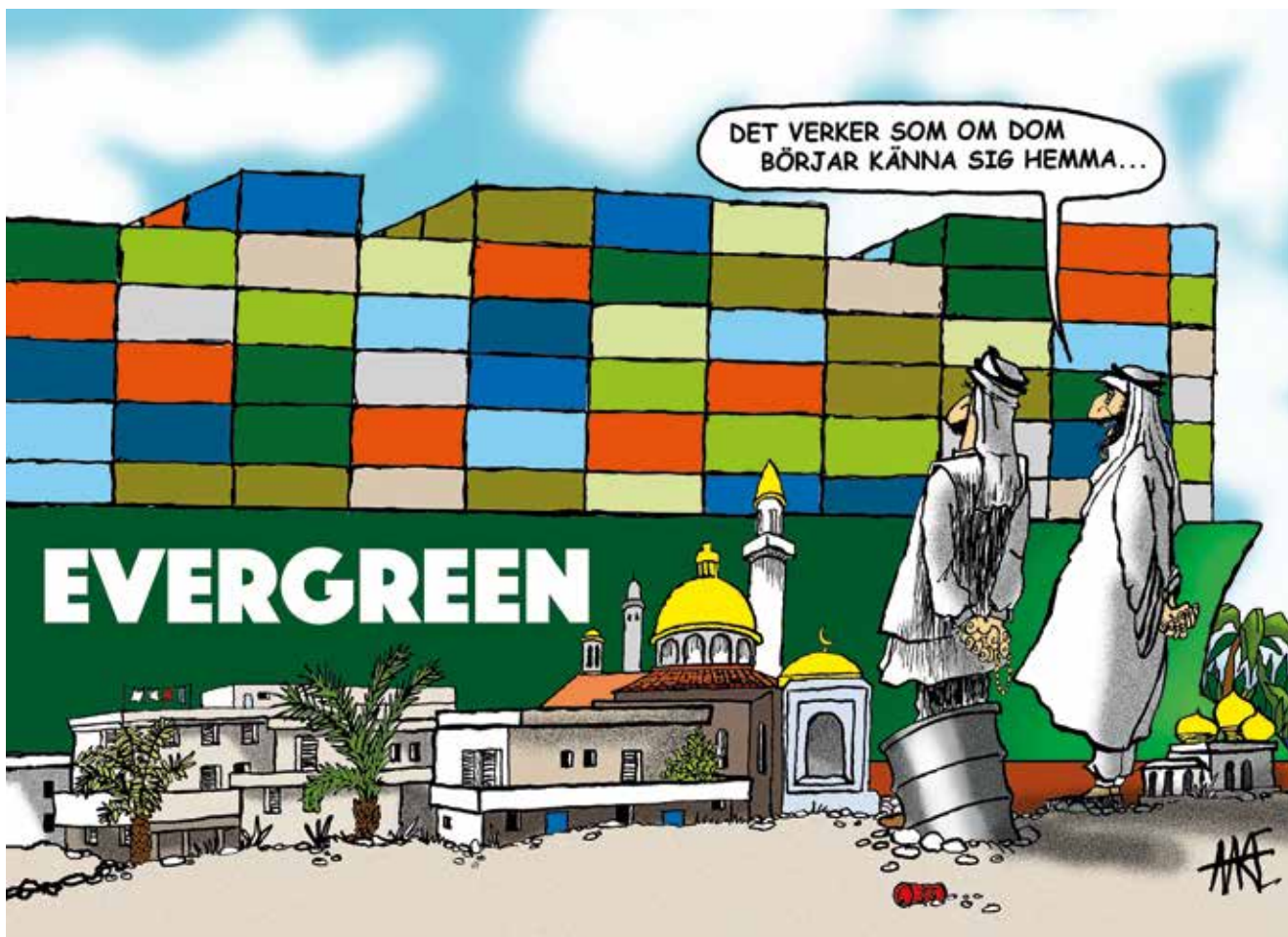


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



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**

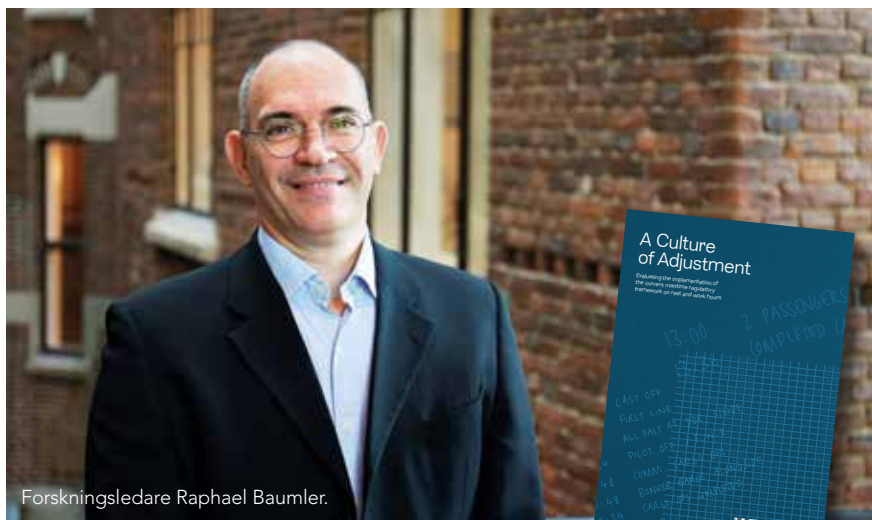
E-mail katarina.sjofartsklubb@telia.com - www.katarinasjofartsklubb.com

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

”Alla inom sjöfartsklustret känner till att det förekommer”

Forskare om fusket med arbetstidsjournaler ombord



Forskningsledare Raphael Baumler.

Det fuskas med journalföringen på fartyg och flaggstater och hamnstatskontroller misslyckas med att komma åt problemen. Det enligt en studie från World maritime university. Forskningsledare Raphael Baumler tycker dock att man bör vara försiktig med att peka ut någon enskild som skyldig.

– Alla är delaktiga i att det ser ut som det gör, så sluta skyll på varandra, säger han. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO WMU

MALMÖ MARS 2021

Felaktigt ifyllda arbetstidsjournaler ombord på fartyg är ett problem som uppmärksammats i flera forskningsstudier genom åren. Även inspektörer vid Internationella transportarbetarfederationen, ITF, har rapporterat om ett utbrett och systematiskt fuskande med journalföringen där man underlåter att bokföra delar av arbetstiden för att undvika rödflagging i kontrollsystemen. I november förra året publicerades rapporten *A culture of adjustment*, vid World maritime university. Den bekräftar förekomsten av felaktigt ifyllda arbetstidsjournaler, men visar också

att det är ett välkänt fenomen inom såväl myndigheter som bland hamnstatsinspektörer och på rederikontor.

– Alla inom sjöfartsklustret känner till att det här förekommer, men ingen gör någonting åt det, säger Raphael Baumler. Det är en mycket märklig situation och man frågar sig naturligtvis hur det här kan få fortgå.

I rapporten konstateras att felaktigt ifyllda arbetstidsjournaler beror på underbemanning. När besättningen inte är tillräckligt stor för att utföra sina arbetsuppgifter inom ramen för vilotidslagen löser man det genom att justera i journalföringen. Men Raphael Baumler tycker att man ska vara försiktig med att peka ut någon

enskild aktör som skyldig till det som pågår. Han säger att ansvaret ligger hos flera instanser och att problemen kan fortgå därför att ingen av de inblandade parterna har något att vinna på att försöka ändra i systemet. Sjömännen ombord vill inte skvallra av rädsla för repressalier från fartygsägaren. Inspektören som utför hamnstatskontrollen förstår ofta vad som pågår men undviker att rapportera eftersom bristerna kan vara svåra att bevisa, och ibland avstår de rapportering av sympati med besättningen. Flaggstaten, å sin sida, vågar inte kräva högre bemanning eftersom den då riskerar att tappa fartyg till konkurrerande flaggor.

Går att komma åt problemen

Men det går att komma åt problemen, menar Raphael Baumler som i sin rapport presenterar en åtgärdslista med närmare 100 punkter.

– En av de viktigaste och mest effektiva åtgärderna är att flaggstaterna börjar kräva större besättning när fartyg är underbemannade. En annan effektiv åtgärd vore att inspektörerna vid sina hamnstatskontroller börjar undersöka kvalitén på dokumentationen ombord. Då hade de ganska snart upptäckt om arbetstidsjournalerna är felaktigt ifyllda.

Att komma åt fusket med arbetstidsjournaler är viktigt för såväl sjömännens arbetsmiljö som för säkerheten till sjöss, menar Raphael Baumler.

– De vilotidsregler vi har i dag härstammar från nittiotalet och kom till efter stora fartygskatastrofer som *Herald of Free Enterprise* och *Exxon Valdez*. Följer vi inte de regler som finns har säkerheten inte ökat och risken för fatigue och olyckor består.

Resultaten i undersökningen grundar sig på intervjuer och workshops med myndigheter, hamnstatsinspektörer, rederier och ombordanställda från ett stort antal länder. Från Sverige deltog inga rederier, däremot sjömän, inspektörer och myndighetspersoner. **LS**

Övergivet fartyg kunde bärgas

Heavylift-fartyget *Eemslift Hendrika* övergavs av besättningen efter påskhelgen, när det fått slagsida efter lastförskjutning. Hårt väder rådde med 15 meter höga vågor, vilket också försvårade bärgningsförsöken, när det övergivna fartyget drev mot Stad på norska kusten.

Efter drygt ett dygn kunde en bogsering inledas, sedan bärgningspersonal förts ombord med helikopter. Väderförhållandena hade då förbättrats, och fartyget bogserades senare till Ålesund.

Last av träflis krävde ett liv – igen

I slutet av mars omkom en kapverdisk matros ombord i ett Cypernflaggat fartyg som låg på redde utanför Södertälje i väntan på kajplats. Det skriver tidningen *Sjömannen*.

Enligt uppgift skulle han hämta en arbetsbelysning i samband med underhållsarbete med en kättingbox. Belysningen förvaras normalt i maskin, men matrosen trodde sig veta att den fanns i en smal nedgång bredvid lastrummet. När han dröjde gick två kollegor till nedgången med skyddsutrustning och fann matrosen livlös. Han fördes med helikopter till Karolinska universitetssjukhuset, men hans liv stod inte att rädda.

Med största sannolikhet kvävdes matrosen på grund av att lasten, som bestod av träflis, "ätit" upp syret i nedgången.

Transportstyrelsens inspektör Mikael Andersson betraktar olyckan som "tragisk och onödig".

– Risken är välkänd bland sjömän. Sådana här olyckor ska inte kunna hända, säger han till tidningen *Sjömannen*.

Matrosen hade jobbat länge till sjöss och hade erfarenhet av den typ av last som fanns ombord. Den hamnstatskontroll som TSS genomförde efter olyckan visade inte på några större brister i fartyget, som var i gott skick.

Stockholm söker EU-bidrag efter pandemin

Stockholms Hamnar och turistsajten Visit Stockholm söker EU-bidrag till färjenäringen för en återstart, när pandemin är över. Ansökan görs i samarbete med färjerederierna Viking Line och Tallink Silja.

Stockholms besöksnäring har drabbats väldigt hårt under covid-19-pandemin, skriver Stockholms Hamnar i ett pressmeddelande.

– Våra rederikunder har även under pandemin arbetat mycket aktivt för att utveckla sina produkter. Med ett gemensamt intresse för en hållbar besöksnäring ser vi fram emot att tillsammans i den här satsningen stärka färjepassagerarnas betydelse för Stockholmsregionens tillväxt, säger Stockholms Hamnars vd Thomas Andersson.

Det planerade projektet är beroende av finansiering från Tillväxtverket, som beviljar ett eventuellt stöd ur den Europeiska regionala utvecklingsfonden. Detta är en del av React-EU, en av EU:s satsningar för att möta effekterna av pandemin. Svar på om ansökan beviljas beräknas komma under sommaren 2021.


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



INVESTING IN THE FUTURE



Stena Teknik

CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Fjädrande lås sparar både ryggar och tid

Automatiska låsmekanismer till fartygets fällbara räckverk har lett till bättre arbetsmiljö och sparar både arbetstid och pengar på M/S Finntrader. Förra året belönade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus duon bakom uppfinningen med 14 000 kronor för deras sinnrika innovation.

M/S Finntrader trafikerar dagligen linjen Malmö – Travemünde. På den svenska sidan, dit man kommer en gång per dygn, lägger fartyget till med fören mot kajen och fäller ut en vikramp. Rampen ramas in av räckverk som ställs på plats manuellt. Inför avgång lossar besättningen räckverken ur sina fästen, lägger dem ner på rampen och skruvar fast dem med bultar och plåtbleck. Men att under ett redan stressfyllt arbetsmoment behöva stå dubbelvikt och skruva bult var ingenting som uppskattades av besättningen.

– Det var nog ingen vidare arbetsställning att jobba i, framför allt inte när däcket var fullt av lastbilschaufförer som bara ville komma iland så fort som möjligt, säger förste fartygsingenjör Erik Johansson som tillsammans med förste reparatör Ingemar Ericsson uppfunnit den nya låsanordningen.

”Det har sparat både arbetstid och pengar för rederiet”

Ibland glömde besättningen bort säkringen i rampen vilket resulterade i att räckverken trycktes ihop och förstördes när rampen fälldes upp.

– Då fick vi ta ner dem i verkstaden och byta ut de trasiga delarna och ersätta med nya, berättar Ingemar Ericsson. Det tog i alla fall en dag att laga dem.

Förstörda räckverk var inget ovanligt på Finntrader och det var efter en sådan händelse som Erik Johansson och Ingemar Ericsson bestämde sig för att försöka hitta en lösning på problemet.

– Vi stod med räckverket i verkstaden och klurade på olika lösningar, berättar Ingemar Ericsson. Det tog lite tid innan vi kom på hur vi skulle göra, men själva monteringen tog inte mer än någon dag eller två.



Förste fartygsingenjör Erik Johansson (tv) och förste reparatör Ingemar Ericsson, har arbetat tillsammans på M/S Finntrader i många år.

Ingemar Ericsson konstruerade en permanent låsmekanism med inbyggd fjädring som han skruvade fast i rampen. Numera är det bara att lossa räckverket och släppa ner det på rampen så låser det automatiskt. När det är dags att fälla upp räckverket igen förs en sprint åt sidan och låset släpper.

– Det var två år sedan vi gjorde det här och under den tiden har vi inte haft ett enda trasigt räckverk, säger Erik Johansson. Och så spar det tid eftersom matroserna slipper stå där och skruva. Vi är ganska få ombord så all tid vi kan spara in är välkommet.

I år är Erik Johansson och Ingemar Ericsson aktuella med ett nytt belöningsbidrag hos Sjömanshusstiftelsen. Den här gången handlar det om installation av ett vattenburet värmesystem som förhindrar att varm ånga möter kall kondensat med ångsmällar som följd.

– Det har sparat både arbetstid och pengar för rederiet. Men den största vinsten är att chaufförerna som åker med oss inte får sin sömn förstörd av smällande värmesystem och därmed slipper vi trötta lastbilschaufförer på våra vägar, säger Erik Johansson.
erik.johansson.viken@hotmail.com, ingemar.hven@gmail.com



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2022

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Vice ordförande har ordet

Ingen naturkatastrof som kommer påverka omgivningen i generationer. Inga i engångsoveraller klädda människor som skurar rent fåglar från olja. Inga uppskölda containrar där det väller ut pryttlar och saker eller folk rullar i väg nya motorcyklar. Inga dödstal som kan skrivas i mängder. Inga listor med namn som rullar på TV. Inga händelserika bilder som kablas ut i etern med höga vågor, lågor eller svart rök, flottar som guppar, lampor som blinkar i vattnets mörker, inga helikoptrar som flyger. Inga snyfthistorier eller söndergråtna människor som florerar i media. Inget av det som brukar leda till stora rubriker eller ge världens blickar på sig.

Men den här gången fick världssjöfarten det i alla fall, flera dagar mitt i mediacirkusens centrum. Rapporterna och inslagen gjordes timme för timme, och man väntade på att hajpen skulle släppa, men det gjorde den inte. Inte på flera dagar. Äntligen så fick den breda allmänheten upp ögonen för världssjöfarten! Helt plötsligt gick det upp för folk att deras beställning, eller samhällets pandemiskydds-utrustning, kunde sitta fast i en sandbank i Suez. Det är sällan man kan prata om positiva katastrofer och händelser. Men jag anser att denna kan räknas dit (nu håller inte ekonomerna med mig eller alla de som förlorade massor av pengar), men jag tycker att *Ever Given* har lärt folk och fått dem att få upp ögonen på ett bra och nyttigt sätt för hur sjöfarten fungerar.

Om *Ever Given* suttit fast längre, så tror jag att andra bilder skulle börja kablas ut och ta fokus från världssjöfartens betydelse. Det skulle vara bilder på Livestockfartygen (fartyg som fraktar levande boskap) och dessa bilder skulle fastna på folks näthinor, på samma sätt som många av oss fortfarande minns nyhetsinslaget om Belgian Blue på 90-talet. Det började komma lite bilder i sociala medier och det fanns kortare nyhetsnotiser, men det hann inte ta överhanden innan *Ever Given* kom loss. Jag visade

en bild på ett fartyg för en bekant och frågade om de kunde gissa vad som fraktades. Inga gissningar var rätt, och när jag berättade vad det var för typ av fartyg så kom motfrågan om inte allt kött transporterades kylt eller fryst. Jag lagar i alla fall lite mer tofu och äter mer grönt efter att ha sett bilder på de fartygen...

Ett annat ämne som jag väntade på skulle komma upp och ta plats i diskussionen var om billighetsbesättningar och bekvämlighetsflagg. Det hade varit bra om initiativ som Fair Freight och Responsible Shipping Initiative hade fått plats i rapporteringen. Det nämndes väldigt lite och i förbifarten på något av de inslag jag såg, men det tog ingen större plats och fastnade inte som ämne. Nu såg och lyssnade jag inte speciellt mycket på alla inslag och nyheter. Men jag är förvånad, med tanke på att tillverkningen av de produkter som fraktas har ögonen på sig, att produktionen ska ske under bra förhållanden, men transportererna glöms bort även när det ligger ett par hundra fartyg framför ögonen på dem...

Jag hoppas nu att folk tänker lite mer på de transporter de oftast inte ser något av, eller inte kommer i närheten av, det som är vår vardag och våra jobb.



ANNELIE HAMBERG

THUNBOLAGEN
— ERIK THUN AB —

A SUSTAINABLE
SWEDISH PARTNER
OVER GENERATIONS

Follow us on:
@thungroup
@thuntankers

Ny juristskribent: Stellan Gärde ersätter Stig Gustafsson

Arbetsrättsjuristen Stig Gustafsson har varit en omtyckt skribent i Sjöbefälen i många år, där han har förklarat och fördjupat aktuella händelser ur ett juridiskt perspektiv. Då Stig nyligen fyllde 90 år har han uttryckt en önskan om att gå i en välförtjänt pension. En längre avslutningsartikel kommer i ett senare nummer av Sjöbefälen.

Men redan nu har vi glädjen att välkomna vår nya juridiska skribent, Stellan Gärde, till tidningen.

Här nedan följer en presentation. TEXT STELLAN GÄRDE FOTO PRIVAT

Jag vill inleda med att tacka för förmånen att få skriva krönika i Sjöbefälen med er som läsare. Att skriva om frågor som jag själv kan välja tycker jag är en välkommen möjlighet. Det finns ju ingen brist på intressanta ämnen för närvarande. Att efterträda Stig Gustafsson som krönikör förpliktar dock. Har läst många av hans texter och tycker att de både uttrycker stor kunskap, intresse för arbetsrätten och den fackliga politiken. Jag är liksom Stig jurist och vill gärna på samma sätt fortsätta beröra frågor som är av vikt på området för er läsare. Stig och jag hade under många år flera kontaktytor både politiskt och fackligt och jag har alltid uppskattat hans kunskaper, trevliga personlighet och inte minst hans speciella humor.

Arbetat som rättegångsombud i AD

För att berätta lite för er vem jag är ska nämnas att jag till skillnad från Stig främst arbetat som rättegångsombud i Arbetsdomstolen för LO och TCO-förbund och dess medlemmar. Under många år – runt 30 – var jag anställd som förbundsjurist på LO-TCO Rättsskydd AB. Under denna långa tid var de mest spektakulära och spännande ärendena jag hade just sjöfartsärenden. De berörde ofta bekvämlighetsflaggade fartyg.

Det speciella med ärenden med bekvämlighetsflaggade fartyg var att det var fråga om att på mycket kort tid lyckas med att få dessa fartyg arresterade i svensk hamn på grund av brister i löne-

betalningar, urusla arbetsvillkor och brist på kollektivavtal. Det var ofta fråga om både befäl och manskap som inte fått lön. Tiden var kort mellan att jag fick fullmakter påskrivna av befäl och manskap i fartyget i hamnen till dess att jag satt utanför domarens dörr på tingsrätten och väntade på beslut om arrest.

Snabbast var en och en halv timme. Därefter ett samtal till kronofogden som åkte ner och plomberade styrningen på fartyget.

Fartyget hamnade i mitt knä

Det dröjde normalt inte länge förrän pengarna kom in på bankkontot, kollektivavtalet var påskrivet och fartyget kunde segla vidare. Ibland gick det inte så snabbt. I ett fall gällde det ett mindre flodfartyg i mycket dåligt skick från öststaterna där manskapet inte fått lön på flera månader. De blev omskrivna i DN 1994-02-22 "Ryska flodfartyg växande hot. Dåligt underhållna båtar en fara för sjösäkerheten i Östersjön". Fartyget arresterades i Varberg men ingen betalning kom. Ägaren från Litauen försvann och enda utvägen var då att få fartyget sålt exekutivt. Fartygsadministrationen hamnade i mitt knä. Mat till besättning, bevakning med mera, vilket var mindre roligt. Kronofogden kallade till auktion som skulle hållas i Varbergs kommunfullmäktigesal. Väl där undrade Kronofogden – i hopp om många köpare – om det var nödvändigt att tala engelska – inget svar. Det visade sig att alla som

var närvarande utöver mig själv och ombudsmannen från SEKO var gubbarna från torget. Ingen försäljning kom till stånd! Vid nästa försök, efter att annonsen hade översatts till ryska, dök en delägare i ett mindre rederi upp från Egypten. Han hade för avsikt att inleda frukttransporter utmed Afrikas östkust. Det visade sig sedan efter betalning att hans kompanjoner blev helt galna över köpet – jag var dock djupt tacksam att slippa fortsatt ansvar och att lönerna blev utbetalda.

Förhandlingsregler och tidsfrister

En annan fråga som legat mig varmt om hjärtat är förhandlingsregler och tidsfrister i lag och avtal. Min kollega, juristen Bo Ericson, och jag utbildade under många år ombudsmän på fackförbunden och fick ihop ett bra pedagogiskt material. Vi tyckte det var så bra att vi använde materialet till starten på en bok "Preskription i arbetsrätten". Den är nu ute i fjärde upplagan. Det ska tilläggas att det är en särskild erfarenhet att skriva fackböcker. Det måste ju vara rätt och läsbart. Erfarenheten visar att det inte räcker med en korrekturläsning, 5 till 10 gånger är nog normalt. Till slut blev jag så trött på texten att det behövdes järnvilja för att slutföra arbetet. Det underlättar förstås att vara två om texten. Jag anser att för den som sysslar med arbetsrätt så är det nödvändigt att vara väl insatt i preskriptionsreglerna så att misstag kan undvikas. Dessutom sover man bättre om man har klienter och samtidigt koll på tidsfristerna. I stort sett alla regler om preskription som kan bli aktuella inom arbetsrätten finns samlade och kommenterade i boken. Boken riktar sig till alla kategorier praktiker som sysslar med arbetsrätt.

Rättshjälp är oersättlig

På senare år har jag parallellt med kärnan i arbetsrätten även kommit in på diskrimineringsärenden och mänskliga rättigheter i övrigt och då inte bara inom arbetslivet. Jag har konstaterat att den rättshjälp som ligger i det fackliga medlemskapet är fullständigt oersättlig och skapar ett civiliserat sätt att lösa tvister på. På områden

utanför arbetslivet finns bara en begränsad rätt till täckande av kostnader för ombud i hemförsäkring eller inom ramen för den allmänna rättshjälpen.

Det är få organisationer utanför arbetslivet som har råd att ge gratis rättshjälp. Detta leder till att i tvister som rör till exempel funktionsrätt så finns inte någon hjälp alls för många i diskrimineringsärenden, LSS-ärenden eller anpassningstvister inom skolan. Min devis brukar vara att om en rättighet inte är effektiv så finns inte rättigheten. Effektiv innebär att rättigheten ska få stöd av samhällets olika organ och om en person uppfattar sig som kränkt ska denne ha rätt till att kunna få frågan prövad rättsligt.

Kostnader i en process om exempelvis diskriminering kan vara sammanlagt 300 000 – 500 000 kronor och då ingen rättshjälp finns till hands så är det omöjligt för en enskild person med normala inkomster att hävda sin rätt. Frågan är då om den rättighet som lagen reglerar är en rätt?

Är både sjöbefäl och ruffhäxa

Till slut vill jag bara tillägga att jag sommar tid med stort nöje är sjöbefäl, manskap, rorsman och ruffhäxa på segelfartyget *Calypso* under färder mest i Stockholms ytterskärgård. Hon är konstruerad av Iversen och byggd på Neglingevarvet 1930, en one-off kostermotell längd 9,7 och bredd 2,65 meter. Fantastiskt skeppsbygge av en stock hondurasmahogny. Läcker in en liter vatten vid sjösättning.

Hennes historia är lite rolig att nämna då hennes andra namn tidigare var *SCEPTER III* och ägare var då Claes Fleming. Hans anfader var amiral Fleming som hade slagskeppet *SCEPTER* – spiran på svenska – som flaggskepp på 1600-talet



Stellan Gärde

under örlog i södra Östersjön. (De andra systerarna hette ju *Äpplet* och *Kronan*). Amiralen råkade segla för nära de danska batterierna utmed danska kusten och drog på sig kanoneld och en kula gick in i akterkajutan och slog av hela hans underliv vilket gjorde att han gick bort några minuter senare. Familjen Fleming hade sedan dess kallat alla sina fartyg för *SCEPTER* och när han sålde III:an ville familjen behålla namnet så hon fick byta namn till

Calypso. *Calypso*, som är havsgudinnan som blev kär i Odysseus och fångade honom på sin ö i sju år. Henne seglar vi varje sommar minst till Svenska högarna. I sommar styr vi kosan mot Ålands skärgård, om vädret står oss bi. Där drar vi inte på oss någon kanoneld, tror vi.

Hälsningar
Stellan Gärde

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se


SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

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

www.sjosportskolan.se

Älskar utmaningar

"DET VERKADE HELT
OMÖJLIGT ATT LÄRA
SIG. SÅ JAG TÄNKTE
ATT DET DÄR VILL JAG
GÖRA".

Utmaningen att lära sig ett yrke hon inte visste någonting om fick Sanna Niemann att söka till Sjöfartshögskolan i Göteborg. I dag är hon andrestyrman på *Stena Nautica* och där vill hon stanna så länge hon fortsätter att utvecklas. Hon är också fackligt intresserad och under Sjöbefälsföreningens kongress i december röstades hon fram till vice ordförande.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

HALMSTAD MARS 2021

Solen är på väg upp över hamnen i Halmstad. Sanna Niemann står vid akter-rampen på däck två och lossar långtradare och trailrar som följt med över på nattens resa från danska Grenå. Passagerarbilarna är däremot få under pandemin och för tillfället råder inreseförbud för icke nödvändiga resor i både Danmark och Sverige.

– Men så här års brukar vi inte ha så mycket passagerartrafik ändå, säger Sanna Niemann. Däremot har godset ökat sedan vi flyttade hit från Varberg, men det är lite svårt att säga om det beror på flykten eller på coronan eftersom vi började gå här i februari förra året, precis innan pandemin bröt ut.

Stena Nautica är nyligen tillbaka på linjen efter två veckor på varv i Landskrona. Där genomfördes en hel del plåt- och underhållsarbeten, bland annat här på roro-däck. Sanna Niemann var med under

hela varvstiden och ansvarade för målningen ombord.

– Jag såg till att de använde rätt färg, målade tillräckligt tjockt och att de inte missade att måla någonstans. Vi målade bland annat inne i barlasttankar och undersidan av skrovet. Där är plåten väldigt utsatt och då är det extra viktigt att allting blir gjort som det ska, säger hon och fortsätter:

– Det var intensiva veckor och jag utmanade överstyrman att alltid ta ledarna upp och hissen ner och det blev över 20 000 steg om dagen. Men det var otroligt lärorikt och jag fick med mig massa ny kunskap därifrån.

Var inställd på att bli pilot

Viljan att lära sig nytt var också det som fick Sanna Niemann att välja sjöbefälsyrket, berättar hon när hon efter avgång kommit upp på bryggan tillsammans med vaktmatros Beatrice Boccara och tagit av sig varselkläderna. Efter att i flera

år varit inställd på att bli pilot besökte hon under gymnasietiden en isbrytare i Skellefteå som bjöd in till öppet hus. Det var första gången hon var på ett större fartyg och hon blev genast intresserad av verksamheten som bedrevs ombord.

– Jag förstod ingenting av det de gjorde på bryggan och det verkade helt omöjligt att lära sig. Så jag tänkte att det där vill jag göra, berättar Sanna Niemann.

Nu är det tre år sedan hon lämnade Chalmers. Styrmanjobbet på *Stena Nautica*, där hon gjorde en av sina praktiker under studietiden, blev hon erbjuden nästan direkt efter examen. Att börja leta arbete hann hon aldrig med.

– Egentligen hade jag tänkt att jobba inom tank. Jag hade gjort flera praktiker på tankfartyg och hade de certifikat som behövdes. Det är också en intressant bransch. Tankmarknaden i Sverige expanderar, man bygger nya fartyg och sätter svensk flagg på dem.

Men att det blev färja istället för tank är ingenting hon ångrar.

– När man går på skolan tycker man kanske att färja verkar tråkigt och tror att man gör samma saker hela tiden, men så är det verkligen inte. Den ena dagen är aldrig den andra lik och det händer nya grejer hela tiden. Jag har heller aldrig haft en längtan efter att komma ut och se världen. Det kanske låter tråkigt, men jag tycker att det här är spännande.

Sanna Niemann går bort till bryggans pentry och håller upp en kopp kaffe medan hon berättar att rederiet ibland skickar ut förfrågningar om att delta i



I februari förra året bytte *Stena Nautica* hamn på den svenska sidan, från Varberg till Halmstad.

Avstämning med stuveriet inför morgonens lastning i Halmstad.



olika projekt och också gärna stödjer projekt som besättningarna själva vill genomföra. Nyligen deltog hon i ett arbete med att digitalisera inventeringssystemet ombord för att optimera lagerhållning och beställningar.

– Rederiet gav oss ganska fria händer och det var roligt att få vara med och göra det här. Sedan lär man sig saker själv också under tiden.

God stämning inom besättningen

Men att lära nytt och utvecklas är inte enda anledningen till att Sanna Niemann trivs så bra på *Nautica*, förklarar hon. Det handlar minst lika mycket om arbetsmiljön och den goda stämningen inom besättningen.

– Stena Line ligger i framkant på många områden och de uppmuntrar oss att jobba med vår arbetsmiljö, säger Sanna Niemann.

Men vad är det som gör arbetsmiljön här så bra?

– Grunden till en bra arbetsmiljö är att folk trivs, säger Beatrice Boccara. Att det går att ta upp saker innan det blir en stor grej utav det. Vi lutar på varandra och det skapar trygghet i sig.

– Bra svarat, säger Sanna Niemann. Jag instämmer i det Bea säger. Om man trivs med varandra vill man att alla ska ha det bra.

Att folk överlag verkar trivas här ombord märks. Man hejar på varandra och stannar och byter ett par ord när man möts i korridorerna. Men Sanna Niemann vet också hur det kan vara på fartyg där det sociala samspelet inte fungerar som det ska. Under de fartygsförlagda praktikererna på sjöbefälsutbildningen var det inte lika positivt på alla fartyg.

– En båt jag kom till stannade jag bara på ett par dagar innan jag bad om att få byta fartyg. Sedan är det inte alltid så lätt att komma som kvinna heller. Även om de flesta inte har några problem med det finns det enstaka individer som inte kan hantera tjejer ombord.

Och att säga ifrån har inte alltid varit enkelt, konstaterar hon.

– Jag var 20 när jag började på Chalmers och när det hände något visste jag inte riktigt vem jag skulle vända mig till eller vem som skulle stötta mig. Jag tänkte att det kanske var så det var till sjöss. Men på en båt där det hände en del grejer gick jag till kapten. Av honom fick jag jättebra gensvar och han vidtog åtgärder så att jag kunde stanna kvar.



Sanna Niemann tar med cateringvärd Emil Axelsson Karlqvist på en säkerhetsgenomgång där hon bland annat demonstrerar hur man löser ut livflottarna.



Sanna Niemann tillsammans med Stena Nauticas två befälhavare Mikael Kyrk (tv) och Fredrik Löfvendal. Fartyget går alltid med dubbla befälhavare, för att klara av att följa vilotidsreglerna.

Har fackligt engagemang

Sanna Niemann har även börjat engagera sig fackligt. Under Sjöbefälsförningens kongress i december blev hon vald till vice ordförande i egenskap av det kongressombud som fick flest röster. *Nauticas* befälhavare, Mikael Kyrk, tycker att Sanna Niemann är en utmärkt representant för fackliga uppdrag.

– Hon är bra Sanna, och det är bra att sådana som hon engagerar sig. Det behövs fyllas på med nytt folk och det gäller även ombord, säger han.

Fackligt arbete var något Sanna Niemann tänkt på redan innan hon blev föreslagen som kongressombud. Hon tycker att facket fyller en viktig funktion och hon vill vara med och bidra till att göra saker och ting bättre, både för sin egen och andras skull.

– Det är bättre att vara med och försöka påverka istället för att bara gå runt och muttra om det är något man är missnöjd med. Som facklig representant ombord tänker jag att man är en länk mellan besättningen och förbundet. Jag vill att det ska kännas lätt för medlemmarna att ta kontakt med facket, att det ska kännas att facket är närvarande.

Stora personalförändringar

Efter en period av blåst och regn syns knappt en krusning ute på Kattegatt den här dagen och solen skiner. Överfarten tar fyra och en halv timme. Därefter ligger fartyget till kaj i Grenå under ett par timmar innan man vänder tillbaka till Halmstad igen. Strax innan lunch dyker cateringvärderna Emil Axelsson Karlqvist, upp på bryggan. Han var en av alla de hundratals Stenamedarbetare som blev av med jobbet i juni förra året och sedan dess hoppar han in som vikarie där det behövs. Nu är det dags för en säkerhetsgenomgång, eftersom det här är hans första pass på *Nautica*.

– Jag har haft tur och fått ihop ungefär 80 procent arbetstid sedan jag blev uppsagd, säger Emil Axelsson Karlqvist som innan pandemin jobbade i butiken på *Stena Jutlandica*. Men man får räkna med att ställa upp med kort varsel och ofta ringer de bara en eller ett par dagar innan. Fast jag klagar inte. Jag är glad över att jag får jobba. Det är bara att hålla ut så kommer det att lösa sig.

De stora personalförändringar som skett inom Stena Line under pandemin märks tydligt på fartygen, berättar Emil Axelsson Karlqvist. Framför allt har nedläggningen av linjen mellan Göteborg

och Oslo, som trafikerades av *Stena Saga*, fått stora återverkningar i hela rederiet.

– Många av de som jobbade på *Saga* hade varit där länge och fick förtur till tjänster på de andra båtarna. Det har varit *Saga*-folk på alla de fartyg jag varit på och här tror jag nästan att hela catering kommer från *Saga*.

– Ja, den cateringpersonal som jobbade här fick antingen flytta till andra båtar eller sluta, säger Beatrice Boccara.

Ändrade scheman med fler raster

Sanna Niemann blir avlöst av överstyrman, Claes Andersson, och tar med Emil Axelsson Karlqvist på en säkerhetsrunda. Efter att ha gått igenom säkerhetsorganisationen på bryggan fortsätter hon ut på däck med livbojar, livbåtar, livflottar och brandstationer. Även om solen står högt blåser det kallt när hon demonstrerar livbåtssystem och utlösning av livflottar. Inne i fartygets publika utrymmen måste ansiktsmask bäras. Sanna Niemann pekar ut nödutgångar och öppnar förråd med flytvästar. På ett däck längre ner i fartyget lyser små ljusmarkeringar längs durklisten som visar vart man ska bege sig i händelse av en nödsituation där fartyget behöver utrymmas.

– Man ska följa de ljusa markeringarna, säger Sanna Niemann. De röda pilarna pekar mot dead ends.

Efter ankomsten till Grenå blir Sanna Niemann, som gick på sin vakt klockan tre i natt, avlöst av fartygets andra andrestyrman, Sofia Samuelsson. Nu har hon ett par timmar ledigt för lunch och vila innan hon går på igen vid avgång. Fartyget gör två resor fram och tillbaka varje dygn och för att klara av att följa vilotidsreglerna finns det alltid två befälhavare ombord.

– När vi bytte inspektörer från Transportstyrelsen till Lloyds så de direkt ifrån om arbetstiderna, säger Mikael Kyrk. Jag tyckte det fungerade bra förut också, men det är klart att det är skönt att få sova hela nätterna som jag får göra nu.

Även Sanna Niemann och hennes avlösare har ändrat i sina scheman. Tidigare jobbade de ett långt pass hela natten, men numera är arbetstiden uppdelad med fler raster.

– Att jobba så här är mycket bättre, säger Sanna Niemann. Det är skönt att få en paus mitt i och jag har inga problem att lägga mig och vila även om jag inte har så lång tid på mig.

Och vad tycker du om ditt yrkesval? Har du någon gång ångrat att du blev sjöbefäl i stället för pilot?

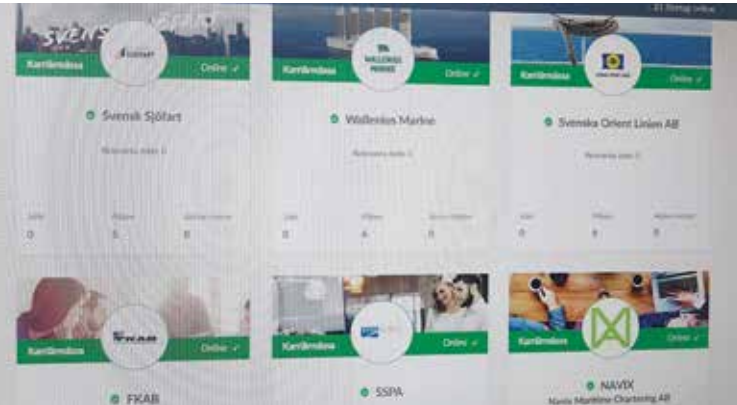
– Nej, det har jag aldrig gjort. Jag trivs jättebra, säger hon. **L S**



Sanna Niemann och vaktmatros Beatrice Boccara jobbar bra tillsammans.

SJÖLOG 2021

Möt sjöfartsmarknaden och logistikbranschen! Årets samlingsplats för elever och företag.



Sjöbefälsföreningen deltog med en digital monter.



T v. Ett antal företag var "på plats".

Nedan. Projektgruppen för Sjölog 2021.

Filip Pehrsson är tredje personen från höger.



Studentmässan med annorlunda form

Som så mycket annat har även studentmässan Sjölog fått ställa om och i år hölls en digital mäs­sa där elever och utställare kunde mötas online. Sjöbefälen har pratat med projektledaren Filip Pehrsson, som går andra året på Internationell logistik.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO SJÖLOG OCH SOFI CEDERLÖF

GÖTEBORG MARS 2021

Hur gick tankarna när ni insåg att ni måste ställa om till ett digitalt event?

– Först när vi insåg att det inte kommer gå att ha ett vanligt event så tänkte vi att vi kanske skulle kunna släppa in 50 personer åt gången. Sen blev restriktionerna bara hårdare och hårdare. Andra sektioner på Chalmers hade börjat ha digitala mässor så vi kollade på vilken plattform de hade använt och tog råd och lärdom från dem. Förra Sjölog hann precis vara, i slutet av januari förra året, sen stängdes allt ner. Under sommaren var det ju ganska lugnt men sen kom restriktionerna tillbaka. Så tidigt i höstas bestämde vi oss för en digital mäs­sa.

Hur har förberedelserna sett ut?

– Vi i projektgruppen har knappt träffats, vi har haft möten via Zoom. Förberedelserna har varit nästan som vanligt, men online i stället för på plats. I stället för att trycka upp planscher så har vi laddat upp dem digitalt. Företagen har utformat sin egen monter och vi har varit behjälpliga och svarat på frågor.

Det här är första gången Sjölog har hållits digitalt, hur tycker du att det har gått?

– Många hade nog sin första digitala mäs­sa förra året. Jag är positivt överraskad. Vi väntar på svar på vår enkät som vi har skickat ut till företagen, men många har varit positiva till att det ens blev av. Det

finns alltid förbättringar som kan göras, men jag är väldigt nöjd med hur det blev.

Vilket har varit den största utmaningen?

– Att många företag inte är vana vid onlineplattformar, att få dem att våga vara med. Det finns både negativa och positiva saker med både online och att vara på plats. Det kan bli en kombination av båda i framtiden. Man får bra överblick online, det är lätt att snabbt gå in på ett företags sida och skicka ett meddelande och man behöver inte stå i kö i en monter. Men man missar småpratet och att lära känna personerna bakom skärmarna. Det kan också vara så att företagen skriver jättemycket text på sin sida, men ingen läser det. Men det kan vara bra som komplement, att kunna gå in och läsa om man vill. En del företag hade bra filmer i sin monter, men då måste de lägga resurser på att göra såna filmer så för vissa är det kanske lättare att bara gå och ställa sig i en monter.

Vad har varit roligast?

– När vi var klara och allt hade gått bra. När vi fick svar på att allt arbete vi hade lagt ner var värt det. Då kände vi oss nöjda och kunde slappna av. Annars har vi ju inte kunnat hitta på så mycket kul runtomkring. Men det har varit kul att lära sig nya saker. Vi har fått lära oss att anordna en mäs­sa online, det har inte så många gjort innan.

Hur många elever och utställare var närvarade?

– Vi hade 17 utställande företag och 180 profiler skapade som besökte mässan. Besökare vid liveföreläsningarna var cirka 100.

Hur såg det ut med antal utställare och besökare jämfört med tidigare år?

– Det var färre utställande företag, förra året var det kanske 40–50 stycken jämfört med 17 i år. Det var många som valde att inte vara med. Jag tror det var många som tyckte att det verkade jobbigare än det var. Jag vet att vissa av dem var där som besökare i stället och tyckte vi gjorde ett bra jobb. Jag har hört att några av dem ångrade sig. Vad gäller eleverna så har vi marknadsfört väldigt mycket i år, och det tror jag behövs när det är ett nytt upplägg.

Vad har ni fått för feedback från besökarna och utställarna?

– Det som jag sett har varit positivt. Vi har skickat ut enkäter som vi väntar på svar från. Men eleverna har sagt att det var välorganiserat och proffsigt gjort, och även lärare har hört av sig och varit positiva. Det jag har hört från företagen så tyckte de att det var positivt att det ens blev av och att de fick chansen att prata med eleverna.











Är det något som inte gått som ni tänkt?

– Nej, från vår sida gick det bättre än vi hade tänkt. Vi var oroliga för livepresentationerna, men de gick jättebra, tekniken funkade och allt flöt på bra.

Har du hunnit knyta några egna kontakter?

– Ja, det har jag, vissa har vänt sig till mig när de har behövt hjälp och jag har pratat med en del. Jag har precis utfört min praktik på Maritime Transport Agency, det löste sig innan mässan, och jag har även fått jobb där. Men jag såg att flera företag la ut annonser om jobb och praktikplatser under mässan. S C

Refresh datum

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
RESCUE BOAT *tis 10 maj  17 maj 31 maj 7 jun 28 jun 12 jul 15 jun* 5 jul 19 jul	BASIC SAFETY 10-11 maj  17-18 maj 28-29 jun 31 maj-1 jun 5-6 jul 7-8 jun 12-13 jul 15-16 jun* 19-20 jul *tis-ons	RESCUE BOAT 19 maj  9 jun 30 jun 1 sep 22 sep 13 okt	BASIC SAFETY 19-20 maj  9-10 jun 30 jun-1 jul 1-2 sep 22-23 sep 13-14 okt	FAST RESCUE BOAT 21 maj  11 jun 17 jun 24 sep 2 jul 15 okt 3 sep 28 okt
	ADV FIRE FIGHT. 11 maj 18 maj 29 jun  1 jun 6 jul 8 jun 13 jul 16 jun* 20 jul *ons		ADV. FIRE FIGHTING 20 maj 10 jun  1 jul 2 sep 23 sep 14 okt	
	CROWD CRISES MNG 8 jun  31 aug 21 sep 12 okt 25 okt* *mån	SÄKERHETSUTB. FISKEFART 19-20 maj  30 jun-1 jul		
MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik) 14-17 jun  20-23 sep 18-21 okt				

ns modernaste utbildningscenter Centralt i Stockholm



STCW-Refresh: 3 kurser på 2 dagar



Rescue Boats



Basic Safety



Advanced Fire Fighting



STCW-guide

AKTUELLA DATUM SE

TEMA

SJÖRÄDDNING



I Sverige är flera aktörer inblandade i sjöräddningsfrågor. Samtidigt är forskare oroad för internationella tendenser som kan tyda på att den tidigare självklara normen att rädda människor till havs är på väg att luckras upp. Något som också en svensk befälhavare fått bevittna.



Är det självklart att rädda någon i nöd?

Den tidigare självklara normen att rädda människor i nödsituationer till havs kan vara på väg att suddas ut. Det säger Chiara Ruffa, forskare vid Försvvarshögskolan och Uppsala universitet. Fredrik Krysén, befälhavare på Wallenius, har med egna ögon sett hur fartyg kör förbi nödställda. TEXT OLLE NYGÅRDS FOTO FREDRIK KRYSÉN

HÄSSLEHOLM NOVEMBER 2020

– Det är ju inte bra, det är ju rent för djävligt på ren skånska. Det måste bero på den här tidspressen, papperssnurret och rapportering som finns i allting, säger Fredrik Krysén, befälhavare på Wallenius.

Men vi tar det från början. Det var på morgonen den 14 juni 2017 som befälhavare Fredrik Krysén och besättning gick med ungefär 10 knops fart med fartyget *M/V Undine* på väg från Port Klang i Malaysia till Singapore.

– Vi hade gott om tid och saktade farten. Sedan när jag hade kommit upp på kontoret direkt efter frukost ringer styrman och säger att det ligger vad han trodde var containrar i vattnet, säger Krysén.

Väl uppe på bryggan konstaterar Krysén mycket riktigt att det ligger containrar och flyter mitt i den väl trafikerade leden. Samtidigt konstateras även att det finns skeppsbrutna människor bland containrarna.



Fredrik Krysén

– Så det var ju bara att slå stopp och ut med räddningsbåten, säger Krysén.

Det visade sig då att det rörde sig om ett fartyg som hade havererat, det indonesiska containerfartyget *KM Avatar*. De nödställda fanns huvudsakligen i en hård livflotte, förutom två eller tre personer som satt uppe på flytande containrar.

– Bara på den här tiden, det kanske tog en kvart från det att vi såg containrarna till det att vi var framme vid platsen, så var det säkert tre eller fyra båtar som dundrade förbi i full fart, säger Krysén.

Och bedömningen är att de förbipasserande fartygen såg de skeppsbrutna och nödställda.

– Ja, självklart. Det är ingen som kör förbi ett område där det ligger containrar och flyter utan att ta upp en kikare. Och de hade legat där i sex timmar sedan deras båt sjönk för de beskrev att deras fartyg hade slagit runt klockan två, tre på natten, säger Fredrik Krysén.

Flera konstigheter

Kryséns bild är också att det finns saker runt händelsen som är lite märkliga när det gäller att de nödställda blivit kvar i vattnet så länge. Krysén säger att det inte hade gått ut någon navigationsvarning om containrar i vattnet. Inte heller hade det, enligt Krysén, gått ut några uppgifter om en havererad båt inom Klang VTS (Vessel Traffic Service), vilket är det aktuella området.

– Det tog nästan tolv timmar innan det kom ut en navigationsvarning om att

containrar ligger och flyter mitt i leden. Det är väldigt märkligt. Man kan ju slå hål i skrovet och slå sönder propellrar om man kör på, säger Fredrik Krysén.

– Och det måste ha varit ett eko som försvunnit från deras radar klockan två eller tre på natten. Men det hade ingen reagerat på. Om de hade AIS kan jag inte svara på, för vi såg inte båten, den var ju på botten, säger Krysén, och syftar på det havererade fartyget.

Du tycker att det känns lite dåligt skött?

– Ja, för sedan rapporterade vi till dem och deras MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) om detta och sedan dröjde det väl ett par timmar så kom de ut med en båt från Melaka och hämtade de skeppsbrutna från oss, säger Krysén.

Enligt Krysén hade de räddade då varit ombord på *M/V Undine* i två till tre timmar innan de hämtades av kustbevakningsbåten. Själva sjöräddningsarbetet utfördes genom att *M/V Undine* använde fast rescue-båten för att plocka upp de nödställda.

Totalt räddades 13 personer upp på *M/V Undine*. Enligt de räddade skulle dock det havererade fartyget haft totalt 15 personer ombord, och de som var försvunna var fartygets kock och kapten. De räddade ska också ha framfört att kocken och kaptenen inte klarade sig, enligt Krysén.

Men enligt malaysiska tidningsuppgifter från exempelvis Free Malaysia Today och The Star, som hänvisar till den statliga malaysiska nyhetsbyrån Bernama, som i sin tur refererar till ett uttalande från Malaysian Maritime Enforcement Agency, ska de båda saknade ha hittats runt ett dygn efter olyckan. En av dessa ska ha varit vid liv medan den andra inte klarat sig.

– Vi körde säkert tre, fyra rundor runt där och vi hade fast rescue-båten och kollade överallt. Vi såg inga fler och sedan sa de andra att de hade gått med ner, säger Krysén.



Contäner i vattnet i samband med räddningsinsatsen.



De nödställda ute i havet.



M/V Undines fast rescue-båt.



Arbete med M/V Undines fast rescue-båt vid räddningsinsatsen.



Några av de skeppsbrutna efter att de tagits ombord på *M/V Undine*.

Träning gav resultat

Befälhavare Krysén beskriver i övrigt att räddningsarbetet förflöt utan praktiska problem. De som gick ner i fast rescuebåten var styrman, teknisk chef och ett par matroser medan Krysén själv var kvar på bryggan och skötte navigeringen bland containrarna.

– Vi har tränat kontinuerligt varje månad. Någon sa efter händelsen att när man tränar så tycker man det är så tråkigt i alla år att göra samma sak varje månad. Båten ska upp och ner och vi ska ta på oss kläderna. Men det ger frukt när man ser att det fungerar och att det verkligen ger hjälp att man har tränat, säger Krysén.

Enligt Krysén var det ungefär en meters höga vågor vid tillfället.

– Det finns alltid en risk när man sätter ner båten och den ska också hissas upp nästan 25 meter, säger han.

Vattentemperaturen på platsen var runt 28 grader men de räddade var ändå lätt nedkylda och skräddade när de kom ombord. Några upplevdes också som chockade.

– Några av killarna var apatiska. Men de var väldigt tacksamma. Och det är klart, om man har suttit där och sett båt efter båt köra förbi, det är ganska tröstlöst.

– Alla i vår besättning var med och

hjälp till och hämtade sina extrakläder som man har i hytterna och gav bort. Kocken fixade extra mat, vatten, te och filter. Det var till och med någon som kom med pengar och gav dem. Men det är så, nästa gång är det kanske vi. Det är ändå en yrkeskollega man har plockat upp. Och som jag sa till grabbarna efteråt när vi hade en debriefing: ”Nu får ni klappa varandra på axlarna för ni har inte bara räddat 13 personer utan 13 familjeförsörjare och det är en stor grej”, säger Krysén.

För räddningsinsatsen har besättningen på *M/V Undine* uppmärksammats med utmärkelsen Seafarer of the Year från Lloyd's List Global Award och den svenska utmärkelsen Sjömanshusstiftelsens Sjöräddningsbelöning 2018.

– Jag vill trycka på att det är hela besättningen på *Undine* som fått det, det är inte bara jag, jag råkade bara vara ombord. Det var verkligen ett teamwork, säger Krysén.

Samtidigt verkar det finnas en kluven känsla hos Fredrik Krysén när han berättar om olyckan och hur det kändes att *M/V Undine* var det enda fartyget som stannade.

– Den springande punkten är att det måste ha passerat minst 25 båtar där på den här tiden för det är jättetrafikerat där, säger Krysén.

Räddningsnorm under attack

Och frågan kan också sättas i ett vidare perspektiv. Enligt den säkerhetspolitiske forskaren Chiara Ruffa, verksam vid Försvarshögskolan i Stockholm och vid Uppsala universitet, så håller normen om att rädda människor till havs, och att föra dem i säkerhet, på att gröpas ur.

– Jag skulle säga att det började runt år 2014 i och med migrationskrisen i Medelhavet. Vad vi ser är att normen om search and rescue, eftersök och räddning, har blivit ifrågasatt. Den har eroderats efter att vissa politiker och aktivister har framfört synpunkter på hur normen ska tolkas, säger Chiara Ruffa, som just nu arbetar



Chiara Ruffa, forskare vid Försvarshögskolan, FHS. Foto: FHS

med en vetenskaplig artikel om frågan kring search and rescue till havs.

I sammanhanget menar Ruffa att det också är viktigt att vara medveten om att normen search and rescue innehåller två delar. Det ena är att personer först och främst ska räddas ute till havs i den akuta faran. Den andra delen handlar om att de räddade sedan ska föras till en säker geografisk plats. Antingen av den som räddat de skeppsbrutna eller av myndigheter som hjälper till.

Och, enligt Ruffa, så började den andra delen, det vill säga att de räddade ska föras till en säker plats, att suddas ut först. Det skedde inledningsvis genom att vissa italienska politiker började tala om att exempelvis EU inte var den enda säkra platsen att föra migranter till. Liknande så kallade "normsabortörer" fanns också på Malta och i Grekland, enligt Ruffa. Gemensamt för dessa var att de ansåg att även Libyen skulle vara att betrakta som en säker plats att föra skeppsbrutna immigranter till.

– Uppenbart ser vi då en nedbrytning av principen om att föra människor till en säker plats, den är näst intill borta. Vi ser ännu inte en fullständig nedbrytning av normen att söka efter, eller rädda, människor till havs. Men vi ser att det går ner, det har förekommit tillfällen då vissa fartyg har blivit ombedda att gå ut till gummi-båtarna men inget fartyg har varit tillgängligt. Och en anledning har varit att handelsfartyg och andra fartyg stängt av radion och på så sätt hoppas att någon annan gör det, säger Ruffa.

Frågan är då varför den här normen om sjöräddning och eftersök till havs är på väg att luckras upp? Enligt forskaren Chiara Ruffa så finns det några huvudsakliga till detta. Ett är att normen kom till då det inte fanns en maktskillnad mellan den som räddade och den som räddas.

– Normen, lagen om sökande och räddning av människor till havs, bygger egentligen på tanken om ömsesidighet. "Jag räddar dig när du befinner dig i en svår situation, och du räddar mig nästa gång." Det är därför sjömän har använt den, och det är därför den har varit så universell och så vida accepterad, säger Ruffa.

Men när det gäller migrationskrisen i Medelhavet så var, eller är, tillämpningen en helt annan, enligt Ruffa. Det handlar då om människor i nöd men som inte ingår i en självklar ömsesidig pakt med de som eventuellt är dess räddare.

– De är sårbara och kan inte betala tillbaka, säger Ruffa.

Pandemin skymmer

Vid sidan av händelserna i Medelhavet har det funnits liknande tendenser tidigare, bland annat då människor försökt nå exempelvis Malaysia från Vietnam samt när personer försökt ta sig från Filipinerna till Australien. Även i samband med flyktingströmmar från Kuba till USA har frågan varit aktuell, enligt Ruffa.

– Men jag skulle säga att storleken på fenomenet i Medelhavet har varit exceptionellt stark, säger Ruffa.

Frågan är då hur trenden kring detta är just nu, vid årsskiftet 2020/2021?

– Problemet finns fortfarande kvar men det har normaliserats. Pandemin har kastat en stor skugga över allt detta. År 2020 hade vi fallet med den danska kustbevakningen som vägrade att följa de order de fick som gick ut på att lämna migranter till sjöss.

– De räddade dem ändå, säger Ruffa.

Det handlar alltså om tillfället då en dansk kustbevakningsbåt i Medelhavet fick order från grekisk kustbevakning som vid tillfället assisterades av Frontex att sätta tillbaka migranter i vad som beskrivs som en sjöoduglig farkost och sedan dra dem tillbaka över havsgränsen.

I sammanhanget säger Ruffa också att flera kustbevakningsorganisationer som varit aktiva i Medelhavet fungerat som beskyddare av normen om räddning till havs.

Och nu menar Ruffa att det är mycket viktigt att vara vaksam på hur själva sjöräddningsnormen utvecklas och bevaras runt om i världen. Frågan är hur synen kan komma att ändras på människor som är i nöd ute till havs?

– Vi bör vara försiktiga när vi börjar kor-

rodera en norm. Vi ska aldrig glömma att saker kan gå oss ur händerna, säger Ruffa.

Och Chiara Ruffa poängterar att det även gäller synen på själva eftersökandet och räddningen till havs.

– Ja, bara det att vi ser detta beteende med att fartyg stänger av sin radio. Kanske du inte låter människor dö aktivt men du minskar deras chanser att överleva, säger Chiara Ruffa.

"Du får inte bli försenad"

Fredrik Krysén gör bedömningen att skälet till att vissa fartygsbefäl helt enkelt struntar i att rädda människor i sjönöd är den tidpress och det pappersarbete som riskerar att uppstå i samband med räddningen. Just i fallet som Krysén var med om blev de nödställda upphämtade av den malaysiska kustbevakningen och det gjorde antagligen viss skillnad.

– Annars hade jag fått ta med dem till Singapore och det hade väl också gått men jag vet inte hur det hade gått med myndigheterna där, det hade kanske blivit lite struligt. Och jag tror att det är där det brister, att befälhavare är rädda att gripa in. Man tycker att det där får någon annan ta, vi har inte tid, då kommer vi för sent och då blir vi liggande i nästa hamn och det blir pappersexercis. Det är lättare att köra förbi och hoppas att någon annan ska göra det, säger Fredrik Krysén.

Och talande är också agentens första ord till Krysén när han ringde och berättade om händelsen.

– När man ringer till agenten i Singapore och berättar att det här har hänt så är den första frågan man får "Blir du försenad?" Och det är nog lite det som är punkten.



Fredrik Krysén tar emot priset "Seafarer of the Year Lloyds List" via Peter Jodin, Wallenius Marine. Med på bild finns också Joel Geron, Ove Gustavsson och Pontus Stumle.

Det är det som gäller, du får inte bli försenad. Att du har räddat några människor det är jättebra, men bli inte försenad.

Samtidigt lyfter han frågan om sjölagen som innebär att nödställda ska räddas.

– De båtar som kör förbi bryter mot lagen.

”Ser man en livbåt så ser man en livbåt”

Krysén har ingen enhetlig bild över om det är så att normen om att rädda människor till havs börjar suddas ut.

– Inte bland svenskt sjöfolk vad jag vet. Jag har svårt att tro att mina kolleger tänker annorlunda än jag. Ser man en livbåt så ser man en livbåt. Om det är en flykting eller någon kollega är ingen skillnad.

Enligt Krysén skulle klagomålskedjan kunna vara att lastägaren klagar till agenten som i sin tur klagar till rederiet som sedan klagar på befälhavaren.

– Ja, det är det enda jag kan tänka. Mitt rederi skulle aldrig göra det och skulle de komma med den kritiken så skulle jag lägga på luren. Men jag kan mycket väl tänka mig att det är så det går till.

Samtidigt är rådet från Krysén till andra sjöbefäl som skulle hamna i en liknande situation att följa de rutiner som tränas på under övningar och låta ett eventuellt sjöräddningsarbete ta den tid det tar.

– Man får stå emot, man får bli försenad, så är det bara. En sjöman kommer när den kommer, säger Krysén.

Har händelsen förändrat din syn på säkerheten till sjöss?

– Nej, det har det inte. Det kanske är en plattityd att säga att säkerheten kommer först men det måste den göra. Man får inte ge sig ut med för dåliga fartyg. Det kanske är lätt för mig att säga när man har ett bra rederi där man har full uppbackning när det gäller sådana saker. Vi kan vara oense om mycket jag och rederiet men när det kommer till säkerheten är det aldrig något knussel, säger Krysén.

– Men hur det är med en kinesisk ägare till ett indonesiskt fartyg, det vet ju inte jag. Och sjömännen har inte mycket val än att ge sig ut med det de får. Jag har ju sett många dåliga båtar i världen genom åren. Man undrar hur de kan flyta och jag skulle aldrig ge mig ut i dem. Speciellt i Afrika och Sydostasien, säger Fredrik Krysén. **ON**

Fotnot: Fotografierna från sjöräddningen har tillhandahållits av befälhavare Fredrik Krysén för fri publicering i Sjöbefälen.

Svensk sjöräddning bygger på samverkan

Sjöfartsverket ansvarar för den statliga sjö- och flygräddningen när det gäller den svenska räddningsregionen. Men fler aktörer och myndigheter är inblandade. TEXT OLLE NYGÅRDS FOTO JOSEF BJÖRNETUN/FÖRSVARSMAKTEN

GÖTEBORG NOVEMBER 2020

– Sveriges system för sjöräddning bygger på samverkan, säger Carina Eriksson, chef för SAR (Search and rescue) Systemledning på Sjöfartsverket.

När det gäller sjögående handlar Sjöfartsverkets huvudsakliga resurser om det som finns på myndighetens lotsstationer runt om i Sverige. Dessutom kan verkets arbetsbåtar användas om de råkar vara på plats där en räddningsinsats äger rum.

– Den absolut största aktören är Sjöräddningssällskapet som finns runt om i Sverige. Även de kommunala räddningstjänsterna har bra enheter för att söka kustnära, säger Carina Eriksson.

Vad gäller flygresurser som kan sättas in har Sjöfartsverket sju stycken egna helikoptrar baserade på fem platser i Sverige, (se tidigare tema i Sjöbefälen nr 5/2020). Till detta kan också Kustbevakningens två flygplan som är stationerade på Skavsta utanför Nyköping användas. Frivilliga flygkåren kan också hjälpa till, enligt Eriksson. I viss mån kan också polis- och ambulanshelikoptrar användas liksom helikoptrar från grannländerna.

Sjöfartsverket har ansvar

Men det är alltså Sjöfartsverket som har ansvaret för den statliga sjö- och flygräddningen. I praktiken innebär det att det är Sjöfartsverket som ska ansvara för insatser i samband med att människor kan vara i sjönöd. Det gäller också uppgiften att transportera sjuka personer från fartyg.

När det gäller det geografiska området skriver Sjöfartsverket att myndighetens ansvar gäller för ”svenskt sjöterritorium samt Väner, Vättern och Mälardalen exklusive hamnområden”. Sjöfartsverket

skriver också att man ansvarar för ”vatten i svensk räddningsregion. Den sträcker sig längre ut än territorialgränsen. Halv vägs ut i Östersjön tex.”

Vem ansvarar då för sjöräddningen i hamnar och övriga insjöar?

Ja, när det gäller hamnarna så är det kommunal räddningstjänst som har ansvaret, detta eftersom hamnar normalt är kommunalt vatten. Detta gäller huvudsakligen också för andra insjöar än de ovan nämnda, även om någon sjö eventuellt skulle kunna falla inom ramen för fjällräddning, enligt Sjöfartsverket.

Vidare är det också Sjöfartsverket som ansvarar för lokaliseringen då luftfartyg, exempelvis flygplan, helikopter eller ballong, havererar eller befaras havererat. När det gäller arbetet kring att lokalisera ett havererat luftfartyg så övergår räddningsansvaret till den kommunala räddningstjänsten efter flygräddning när den utsatte väl lokaliserats. Detta gäller dock inte till havs där det fortsatt är Sjöfartsverket som ansvarar för även undsättning.

Ställer upp för varandra

Hur ser det internationella sjöräddningsarbetet ut?

Sverige har överenskommelser med alla grannländer om sjöräddningstjänst. De länder som omfattas är Norge, Finland, Danmark, Estland, Lettland, Litauen, Ryssland, Polen och Tyskland.

– I korthet går det ut på att utan kostnad så ställer man upp och hjälper varandra med de resurser som man förfogar över. Det är räddningscentralerna som ställer frågan till varandra om man kan hjälpa varandra med sjögående eller flygande resurser och har man möjlighet så gör man det kostnadsfritt, säger Carina Eriksson.

Ytbärgning med Försvarmaktens helikopter.



Allt vatten är uppdelat

I ett internationellt perspektiv så är allt vatten på jorden uppdelat så att något land har ansvar för det.

– Tittar du exempelvis på Norge, Danmark och England så har ju de sitt undsättningsansvar långt ut i Atlanten för på andra sidan har du Island, Kanada och USA. Är du mitt ute på Atlanten så kan

det ta tid innan hjälp kommer. Allt vatten är uppdelat så någon har ansvar för det. Sverige har relativt litet område eftersom vi har våra grannländer ganska tätt, säger Eriksson.

– De flesta länder har skrivit på internationella överenskommelser som ligger under FN gällande sjöräddning, säger Carina Eriksson. **ON**

Fakta: Några aktörer inom svensk sjöräddning

Aktörer som nämns i sjöräddningssammanhang av krisinformation.se som är en sajt som drivs av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är Sjärräddningssällskapet, Kustbevakningen, Sjöpolisen och Försvarmakten.

Sjärräddningssällskapet:

Enligt Sjärräddningssällskapet har organisationen 73 räddningsstationer och över 260 räddningsenheter längs Sveriges kust och i de största sjöarna. Totalt finns 2 300 frivilliga i sällskapet. Sjärräddningssällskapet uppger på sin hemsida att "inom 15 minuter är räddningen på väg när larmet går".

Kustbevakningen:

Enligt Kustbevakningen har myndigheten en "hög beredskap för sjöräddning för att kunna rädda människoliv till sjöss". Myndigheten skriver också att dess fartyg är utrustade för sjöräddning enligt IMO:s konvention Säkerhet för människoliv till sjöss, SOLAS.

Sjöpolisen:

Sjöpolisen finns i Stockholm, Gotland, Västra Götaland och Halland uppger polisen på sin hemsida. Dess uppgifter är exempelvis att förebygga och ingripa mot olika typer av brottslighet på sjön som exempelvis sjöfylleri och vårdslöhet i sjötrafiken samt att utöva jakt- och fisketillsyn. Men även att delta i räddningsinsatser och utreda olyckor till sjöss ingår i uppgifterna. Det gör också arbetet med eftersök av försvunna personer i marin miljö.

Försvarmakten:

Enligt Försvarmakten ska samtliga sjögående enheter i marinen kunna bidra vid sjöräddning samt att sjöbevakningscentralen kan bidra med radarinformation. Dessutom finns ett antal helikoptrar, främst baserade i södra Sverige, som är utrustade med vinsch och har viss ytbärgarkapacitet.

Övrigt:

Sjöfartsverket är ordförande i ett forum benämnt Centrala samrådsgruppen för sjö- och flygräddning (CSSF). Gruppen ska arbeta med "övergripande policy-, utbildnings- och samordningsfrågor, internationella övningar samt erfarenheter från sjö- och flygräddningsärenden".

I gruppen ingår Sjärräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarmakten, Rikspolisstyrelsen, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, Socialstyrelsen, SOS Alarm, Sveriges Kommuner och Regioner.



Närgången radiodokumentär om redarfamiljen Broströms

Under Broströms glansdagar kontrollerar de över 100 fartyg och är Göteborgs största arbetsgivare. Ägarfamiljen behandlas som celebriteter i pressen, men framgångarna kantas också av personliga problem och tragedier. I radiodokumentären Broströms – en redarfamiljs uppgång och fall får lyssnarna följa den anrika familjens öde, från 1800-talets Värmland och in i modern tid. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SJÖHISTORISKA MUSEET I GÖTEBORG

GÖTEBORG JANUARI 2021

På julafton sändes första delen i P4 Dokumentärs skildring av en av de mest omskrivna redarfamiljerna i svensk histo-

ria. I fyra avsnitt berättar radiojournalisten Cecilia Ohlén om Broströms fantastiska resa, från det fattiga Värmland till en jättekonzern med tolv rederier och över 10 000 anställda. Men det är också en

berättelse om det liv som familjen levde och de svåra prövningar de ställdes inför.

– Det är både en industriberättelse och en familjehistoria där vi inte ville tona ner dramatiken, säger Cecilia Ohlén. Vid den här tiden var Sverige en sjöfartsnation med Göteborg som en slags huvudstad och Broströms spelade en mycket viktig roll i den utvecklingen. Medierna följde allt de gjorde och det skrevs otroligt mycket om dem.

Köpte fartyg för 2 000 riksdaler

Grunden till den framgångsrika Broströmskoncernen lades i Värmland i mitten av 1800-talet. 13 år gammal jobbade Axel Broström som bromsare på hästkipagen som går med last nerför den långa backen till hamnen i Kristinehamn. Med

tiden avancerar han och blir ansvarig för lastning och lossning av fartyg i hamnen, och det är där idén om en egen skuta föds. Vid 27 års ålder lyckas han låna 2 000 riksdaler för att köpa galeasen *Mathilda* och han och familjen flyttar så småningom till Göteborg. Axel visar sig ha sinne för både affärer och sjöfart och han fortsätter att köpa fartyg, inte minst i England där han gör flera lyckade förvärv trots att han inte kan språket. I början av 1900-talet har Axel och sonen Dan byggt upp Sveriges två största rederier, Fern och Tirfing. De har överlevt de svåra åren under slutet av 1800-talet då många rederier dukar under, och familjen kommer att spela en viktig roll för såväl utvecklingen av Göteborg som hamnstad som för svensk sjöfart i stort.

– De såg till att hamnen i Göteborg byggdes ut så att man kunde ta emot större fartyg och Dan Broström var under en period både riksdagsman och sjöminister, berättar Cecilia Ohlén.

Dan tar över

När Axel Broström somnar in 1905 tar Dan över verksamheten. Han gör sig känd som en sympatisk och socialt kompetent affärsman och under hans ledning fortsätter koncernen att växa. Men det är inte bara männen i familjen som spelar en

viktig roll för bolagens utveckling. Året efter Axels bortgång gifter sig Dan med Ann-Ida Mark, dotter till en av Göteborgs mest framgångsrika textilfabrikörer. Hon är en osedvanligt stark kvinna och blir den som håller ihop både familjen och bolagen ända fram till sin bortgång i mitten av sextiotalet.

– Ann-Ida var verkligen en spännande person. Dan verkar haft ett stort förtroende för henne och i brevväxlingar mellan dem diskuterar de frågor som rör bolagen. Under tiden som sjöminister skickar han en motion till Ann-Ida som han skrivit och vill ha hennes synpunkter, berättar Cecilia Ohlén.

Omkommer i bilkrasch

Men berättelsen om familjen Broström är inte bara en framgångssaga utan kantas också av dramatik och personliga tragedier. År 1925 omkommer Dan Broström i en bilkrasch söder om Halmstad, endast 55 år gammal. Ann-Ida är med i bilen men klarar sig och står nu ensam med en växande rederikoncern och fyra barn. Dan-Axel, parets ende son och den tilltänkta tronarvingen, är bara tio år när hans pappa dör och det blir en av Dans närmaste medarbetare som tar över rodret i väntan på att sonen blir gammal nog att axla ansvaret.

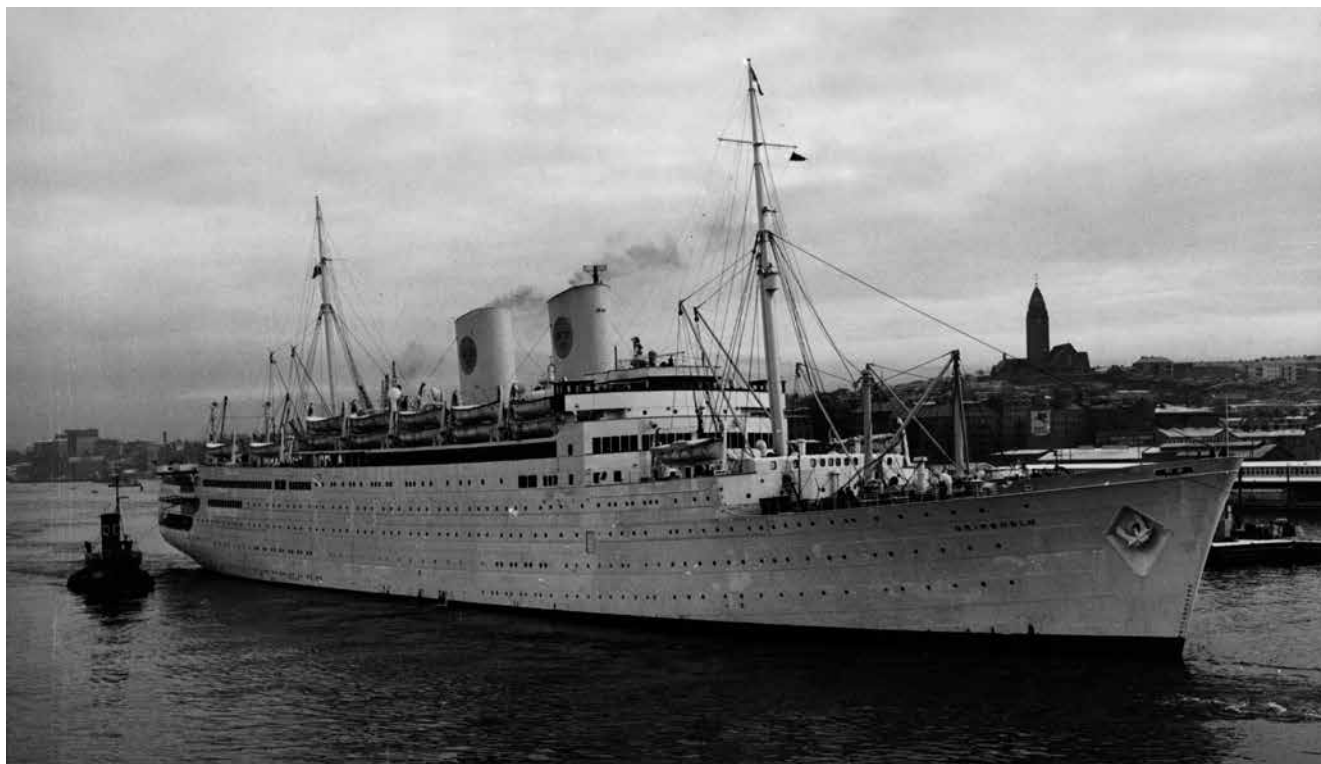
– Även om det nog aldrig kom på tal att Ann-Ida skulle ta över efter Dan, det skulle tydligen vara en man på den posten, verkade mycket av det som skedde i koncernen haft hennes godkännande. Hon ägde också 40 procent av aktierna, säger Cecilia Ohlén.

Med tiden skolas Dan-Axel in i bolagen. Utöver ett antal rederier, med Svenska Amerikalinjen som främsta flaggskepp, äger man även Eriksbergsvärdet och Götaverken på Hisingen. Som mest var Broströms involverade i tolv rederier med fler än 100 fartyg och var Göteborgs största arbetsgivare.

– Det är lite svårt att få fram exakt hur stora de egentligen var och enligt vissa uppgifter ska de haft uppemot 18 000 anställda vid ett och samma tillfälle. Enligt ett av Dan-Axels barnbarn som jag varit i kontakt med kan så många som 100 000 människor någon gång arbetat i Broströmskoncernen, säger Cecilia Ohlén som under arbetet med dokumentären pratat med såväl forskare som andra experter, före detta Broströmsanställda och släktingar.

Familjeproblem

Men inom familjen gror bekymren. Dan-Axel kämpar med tilltagande alkoholproblem som blir alltmer synligt utåt.





Hans syster Brita hamnar i svårigheter när hon gifter sig med en militär som dricker, bedrar henne, är våldsam och förskingrar hennes pengar. Relationen får ett dramatisk slut när Brita skjuter honom till döds med hans eget tjänstevapen och händelsen blir förstasida i såväl Dagens Nyheter som Svenska Dagbladet. Även systern Margaretha träffar en tvivelaktig man. Mamma Ann-Ida, som vid det här laget är tämligen luttrad, låter bolagets jurister kolla upp den blivande svärsonen. Det visar sig att han gått i konkurs några år tidigare och dessutom skrivit en bok med titeln Med fräckheten som vapen, där han beskriver hur han lurar av rika människor deras pengar.

– Han skrev också en bok om familjen Broströms med titeln Päck i frack, men den gavs aldrig ut. Kanske köpte familjen upp manuset. Men det här visar på de problem som pengar kan föra med sig och där flickorna i familjen uppvaktas av män med onda avsikter som vill åt deras pengar, säger Cecilia Ohlén.

Gifter sig med nattklubbssansös

Under Broströmskoncernens sista glansdagar träder ytterligare en uppmärksam kvinna in i rampljuset, när Dan-Axel gifter om sig med den brittiska nattklubbssansösen Anna-Belle Lee. I dokumentären beskrivs hur Anna-Belle tar Göteborgs societeten med chock med sin filmstjärnaura, chinchillapälsar och klänningar från stans främsta modehus. Allt hon gör skapar rubriker; hon blir klippdocka i Året runt och 1961 utses hon och Dan-Axel till årets romans.

Den 27 november 1965 ska familjen Broström fira sitt 100-årsjubileum med 400 inbjudna gäster, däribland statsminister Tage Erlander. Men firandet kommer av sig när Ann-Ida natten innan festligheterna får problem med hjärtat och avlider, 83 år gammal. Hon var då Sveriges rikaste kvinna med tillgångar på mellan 50 och 80 miljoner kronor. Med Ann-Idas bortgång blev Dan-Axels roll inom koncernen mer osäker. Han marginaliseras och 1973 lämnar han sina sista åtaganden. Under

varvs- och rederikrisen på 70- och 80-talen krymper Broströms verksamhet. Flyget har redan tagit över mycket av passagerartrafiken. Oljekrisen sänker efterfrågan på de tankfartyg som var Eriksbergsvarvets specialitet och fartyg världen över läggs upp i brist på laster. Här slutar P4-dokumentären, men Broströms verksamhet lever vidare, om än i nerskalad omfattning. År 2008 köper danska Maersk upp det som är kvar av bolaget. Fyra år senare stängs kontoret i Göteborg och flyttas till Köpenhamn. **LS**

Lyssna på dokumentären

Dokumentären om familjen Broströms går att lyssna till på Sveriges Radios webbplats <https://sverigesradio.se/avsnitt/1621024>.

- Del 1.** Kärlek med förhinder
- Del 2.** Skottet på Djurgårdsslätten
- Del 3.** Amerikalinen, juvelen i kronan
- Del 4.** Nattklubbssansösen och Mr Dan

Is it obvious to save someone in need?

It has largely been taken for granted in the past, but the tradition of rescuing people in danger at sea may be slowly disappearing according to Chiara Ruffa, researcher at the Swedish Defence University and at Uppsala University. Fredrik Krysén, master at Wallenius, has witnessed first-hand how ships sail past seafarers in critical need. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

"It's not good, in fact to be perfectly honest, it's bloody awful. It must be down to time pressure, paperwork and the constant reporting of everything these days," says Fredrik Krysén, master at Wallenius.

But let's start at the beginning. On the morning of 14 June 2017, Master Fredrik Krysén and his crew were sailing at about 10 knots on the *M/V Undine* on route from Port Klang in Malaysia to Singapore.

"We had plenty of time, so we slowed down. Just when I had come up to the office after breakfast, the chief mate called and said that there were what appeared to be containers in the water," says Krysén.

From the bridge, Krysén was able to confirm that there were containers floating in the middle of the busy fairway. At the same time, he could see that there were shipwrecked people among the containers.

"It was just a matter of stopping and getting out the lifeboat," says Krysén.

It turned out that the wrecked ship was an Indonesian container ship, *KM Avatar*. Most of the survivors were in a hard life raft, apart from two or three of them sitting on top of floating containers.

"It took maybe a quarter of an hour from the time we saw the containers to the time we arrived at the place, and during that time there were probably three or four ships that thundered past at full speed," says Krysén.

He firmly believes that the passing ships saw the shipwrecked seafarers.

"Yes, definitely. Nobody sails past an area with containers floating in the water without observing them through binoculars, and the seafarers had been there for around six hours after their boat sank, because they said it had capsized around two or three o'clock in the morning," says Fredrik Krysén.

Several mysteries

Krysén also feels that the incident was more than a little mysterious, plus the fact that the crew had been in the sea for so long. He says that there had been no navigation warning about containers in the water. Nor, according to Krysén, had there been any information released about a shipwreck from Klang VTS (Vessel Traffic Service), which is the area in question.

"It took almost twelve hours before a navigation warning was sent out about containers in the middle of the fairway. That's very strange, since they can punch holes in a ship's hull or break a propeller if you hit one," says Fredrik Krysén.

"And there must have been an echo that disappeared from the radar at two or three o'clock in the morning, but nobody reacted. Whether or not they had AIS I can't say because we never saw the ship – by then it had already capsized," says Krysén, referring to the shipwreck.

So you think the situation was poorly managed?

"Yes, because we reported the incident to their MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) and from when we made

the report it took about two hours before they came out with a boat from Melaka and picked up the shipwrecked seafarers from our ship," says Krysén.

According to Krysén, the people they rescued were on board the *M/V Undine* for about two or three hours before they were fetched by the coastguard boat. The actual rescue work was carried out by *M/V Undine* using a fast rescue boat to pick up those in need. A total of 13 people were rescued on the *M/V Undine*.

According to the survivors, however, the wrecked ship had a total of 15 people on board and the two missing crew members were the ship's cook and the master. The rescued crew members also stated that the cook and master did not survive, according to Krysén.

The two missing persons were found around 24 hours after the accident though, according to Malaysian newspaper reports from the Free Malaysia Today and The Star, one of them was said to be alive while the other did not survive. The newspapers referred to the Malaysian state news agency Bernama, which in turn referred to a statement by the Malaysian Maritime Enforcement Agency.

"We probably made three or four laps around the scene of the accident, and we used the fast rescue boat and checked everywhere but we saw no other crew members, and the survivors later said that they had gone down with the ship," Krysén says.

Training gives results

Krysén, the ship's master, says that the rescue work was carried out without any practical problems in general. The chief mate, the chief engineer and two able seamen got into the fast rescue boat while Krysén remained on the bridge and navigated between the containers.

"We have always carried out this sort of training every month. After the incident someone said that when you're training, you think it's so boring to do the same

Some of the shipwrecked after being taken aboard the *M/V Undine*.



thing every month for year after year. The boat is hauled up and down, we put on our gear. But it pays off – you can see that everything works smoothly and the training really helps,” says Krysén.

“YOU’VE NOT ONLY SAVED 13 PEOPLE BUT BREADWINNERS FOR 13 FAMILIES, AND THAT IS NO MEAN ACHIEVEMENT”.

There were about one-metre-high waves at the time.

“There is always a risk when you put the boat into the water and it also has to be hoisted up almost 25 metres,” he says.

The temperature of the sea was around 28 degrees but the crew members that were rescued were still slightly chilled and shaken when they came on board. Some also looked like they were in shock.

“Some of the guys were apathetic, but they were very grateful. You can understand that, of course. If you’d been there watching ship after ship go past, you’d feel hopeless,” says Krysén.

“Everyone in our crew was involved, helping out by fetching extra clothes from their cabins to give to the survivors. The cook fixed extra food, water, tea and blankets and there was even someone who gave them some money. You feel that the next time it could be us – after all, it’s fellow seafarers we are saving. Like I said to the guys afterwards in the debriefing: “You can congratulate each other on your work. You’ve not only saved 13 people but breadwinners for 13 families, and that is no mean achievement.”

The crew have been awarded

The crew of *M/V Undine* have been given the Seafarer of the Year award by Lloyd’s List Global Awards, as well as the Swedish Mercantile Marine Foundation’s 2018 award for rescue at sea.

“I want to underline the fact that the whole crew of *Undine* received the award, not me – I just happened to be on board. It was a matter of teamwork,” says Krysén.

At the same time, Fredrik Krysén seems to have an ambiguous feeling about the accident, seeing as *M/V Undine* was the only ship that stopped.

“The shocking thing is that at least 25 ships must have sailed past during that time, because they are very busy waters,” says Krysén.

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 anmälningsdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2021, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

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

*inklusive städning



SÄLEN

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

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



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



IDRE

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

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

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

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 DJURGÅRDSFÄRJA

Per Westergren
tel 073 063 77 55 e-post klubbddjurgardsfarjan@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
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@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

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJA

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

LULEÅ BOGSEBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

Sandro Chiesi
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin
tel 070-6529653, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

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

TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com

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

TERNTANK

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

TT-LINE

Jens Sandin
tel 0708-43 65 65 e-post ttlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS 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

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

**Svenska
sjöräddare smiter
från jobbet.**

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



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

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

Professionella instruktörer som alla har egen arbetslivserfarenhet inom sina respektive yrkesområden. Väl tilltagna övningsområden för **brand, sjukvård och vatten** samt med väl utarbetade rutiner för att du skall känna dig trygg i tider med Covid-19.

Om du väljer att utbilda dig på Öckerö, passa då på att bo på vårt kurshotell vid havet. Somna gott med vetskapen om att ditt val av oss som ideell förening gör att **varje krona går tillbaka** till att **fortsatt utveckla vår kursverksamhet för ökad säkerhet** för dig som har havet som arbetsplats.



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