

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 3 APRIL 2023 ÅRGÅNG 12



REPORTAGET

LAGARBETE

BESÄTTNINGEN PÅ *M/S BALTICA* TRIVS MED ATT JOBBA TILLSAMMANS

TEMA

UTBILDNING

TOMMA PLATSER I KALMAR • TREVANDE START FÖR INTENDENTURBEFÄLSUTBILDNING • SIMULATORER GER BRA TRÄNING

NYHETER

Gotlandsbolaget köper *M/S Birka*

INTERVJUN LENNART FOUDELBERG

Årets sjöfartsprofil

KULTUR/HISTORIA

Svenskarna på *Titanic*

Högre lön skulle locka fler till sjöbefälsyrket!

APRIL

Det är nog ingen överraskning för er att parterna inom industrin har kommit fram till ett historiskt märke. Märket, som förhandlas fram av industrins arbetsmarknadsparter, sätter lönenivån även för den övriga arbetsmarknaden. Den 31 mars 2023, samma dag som industriavtalen gick ut, kallade man till presskonferens och informerade om att märket är klart. Ett märke som ligger på historiskt höga 7,4 procent under två år. Under det första året kommer ökningarna att vara 4,1 procent och under det andra året 3,3 procent. Varför är detta historiskt? Jo, för att så här högt har märket aldrig varit sedan industriavtalets tillkomst. Avtalsvärdena – i genomsnitt 3,7 procent under de två avtalsåren – är de högsta nivåerna sedan märket i Industriavtalet infördes 1997.



OSCAR LINDGREN

Märket som fastställs i Industrins löneavtal är normerande för löneutvecklingen på svensk arbetsmarknad. Det innebär att det är det som gäller även för den övriga arbetsmarknaden. Det kommer därmed även att påverka förutsättningarna för Sjöbefälsförbundets förhandlingar under avtalsrörelsen.

Temat i det här numret är utbildning. Sjöbefälen har besökt Sjöfartshögskolan i Kalmar där många studieplatser tyvärr gapar tomma. Hypotesen är att det beror på en kombination av låg kunskap om sjöfartsbranschen och för dåliga arbetsvillkor. Dagens unga vill kunna kombinera arbetsliv med familjeliv och jobba för en modern arbetsgivare som erbjuder bra villkor och konkurrenskraftig lön. Sjöfartskavaler och Youtubefilmer i all ära, men det bästa sättet att locka, och behålla, bra personal är att förbättra anställningsvillkoren.

Lönerna måste höjas, de är alldeles för låga i förhållande till motsvarande tjänster i land. Vilket exemplifieras av att cirka hälften (!) av alla sjöingenjörer som utexamineras går direkt till landbaserade

jobb. Detta är alltså personer som har så pass mycket kunskap och intresse av sjöfart att de väljer att lägga fyra år av sitt liv på en sjöfartsutbildning, inklusive cirka ett års praktik ombord, men erbjuds så bra villkor i land att de väljer det framför sjöfarten. Om inte det är en väckarklocka för redarna så vet jag inte vad som kan få dem att vakna.

Redarna lägger också massor av pengar på att marknadsföra sjöfarten och locka elever till sjöfartshögskolorna, men väl där väljer man att ta bort prakticklönen som eleverna tidigare fick. I reportaget från Sjöfartshögskolan i Kalmar vittnar lärarna om elever som avslutar sin praktik i förtid för att de inte har råd att betala hyran på sitt studentboende utan att jobba extra i land. Vad ger det för första intryck av branschen?

Sjöbefälsförbundet är just nu i full gång med avtalsförhandlingarnas slutskede. Vi har inlett avtalsförhandlingar med både Almega Tjänsteföretagen och Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Med Almega har vi två kollektivavtal – Strömmeavtalet och Storsjöavtalet. Med SARF är vi kollektivavtalspart i samtliga avtal på Storsjö-sidan. Förutom vårt krav på högre lön så handlar våra yrkanden mycket om att just modernisera kollektivavtalen. Vi är till exempel en av få branscher som inte har föräldralön i vårt kollektivavtal, vilket vi vill ändra på.

Det finns faktiskt ingen lag som säger att lönen skall höjas varje år och det är nog långt ifrån alla arbetsgivare som självmant skulle höja lönerna om det inte krävdes i våra kollektivavtal. Men det så kallade "Industrimärket" kan upplevas som ett slags tvångströja som alla branscher mer eller mindre har att förhålla sig till. Sjöbefälsförbundet har dock lyckats toppa över detta märke några gånger, senast var det för att stoppa den då pågående massflykten av svenska sjöbefäl till Norge. För redarna kan det vara läge att ta inspiration av detta för att öka attraktionskraften till sjöbefälsyrket och få fler sökanden till våra sjöfartshögskolor.

I skrivande stund är vi inte klara med hur avtalen kommer att se ut då slutförhandlingar inleds samtidigt som denna tidning går i tryck. Men vi kommer naturligtvis att gå ut med information så fort de nya avtalen är färdiga.

PS. Nästa år hålls Sjöbefälsförbundets kongress. Som bilaga till det här numret kommer Sjöbefälsförbundets lilla kongresshandbok där du kan läsa om vad en kongress är och vad det innebär att vara kongressombud. Sjöbefälsförbundet behöver engagerade medlemmar så läs den gärna och gå in och anmäl dig till kongressombud om du vill vara med och påverka! DS.



6



sjöbefälen Nr 3

04 Nyheter

Trafikanalys föreslår åtgärder som kan stärka svensk flagg
Gotlandsbolaget köper *M/S Birka*
EU godkänner filippinska sjömän på europeiska fartyg

10 Fackligt

Uppsagd på grund av hemliga skäl
Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: *M/S Baltica*

"Att serva farleder är ett lagarbete"

16 Intervjun: Lennart Fougelberg

Från grafiker till årets sjöfartsprofil

20 Tema: Utbildning

Tomma utbildningsplatser i Kalmar
Trevande start för intendenturbefälsutbildning
"Simulatorer kräver god pedagogik"

28 Kultur/historia: *Titanic*

Ny bok om svenskarna som dog

30 In English: Lennart Fougelberg

From graphic artist to maritime person of the year



20



28

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 12 Utgivningsdag 28 april 2023

Ansvarig utgivare Oscar Lindgren

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2023

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

Framsidesbild Besättningen på *M/S Baltica* gillar att jobba tillsammans. Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 6 000 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**



Trafikanalys föreslår åtgärder som kan stärka svensk flagg

Det svenska fartygsregistrets konkurrenskraft är fortsatt svag och endast 13 procent av det svensk-kontrollerade tonnaget bär inhemsk flagg. Införande av stämpelskatt, en attraktivare tonnageskatt och ett utökat sjöfartsstöd är åtgärder som skulle kunna stärka den svenska flaggen. Det framkommer i en rapport från Trafikanalys. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO ISTOCK

STOCKHOLM FEBRUARI 2023

I december kom Trafikanalys årliga rapport om den svenska sjöfartens internationella konkurrenskraft. Rapporten visar att det svenskkontrollerade tonnaget under utländsk flagg minskade kraftigt under pandemiåren 2020 och 2021 medan mängden tonnage under inhemsk flagg förblev nästintill oförändrad. I en nordisk jämförelse hamnar svensk sjöfart i bottenkiktet tillsammans med Finland och Island. Den norskkontrollerade far-

tygsflottan är störst i Norden med drygt 63 miljoner dödviktston följt av Danmark som har 42 miljoner dödviktston. Det svenskkontrollerade tonnaget uppgår till 5,8 miljoner dödviktston, det finska till 2,3 miljoner och det isländska till lite över 100 000 dödviktston. Den svenska flaggens låga attraktionskraft syns i redovisningen av i vilka länder som nordiska redare väljer att registrera sina fartyg. I Sverige bär endast 13 procent av det svenskkontrollerade tonnaget inhemsk flagg. Motsvarande andel i Danmark är

48 procent, i Finland 43 procent och i Norge 31 procent.

– Ska man säga något generellt om utvecklingen inom svensk sjöfart är det att den inte förändras särskilt mycket över åren, säger Fredrik Brandt vid Trafikanalys som deltagit i framställningen av rapporten. Det händer inte så mycket från år till år.

Införande av stämpelskatt

I Trafikanalys rapport lyfts också åtgärder som skulle kunna stärka det svenska fartygsregistret och öka inflaggningen. Det handlar bland annat om en utredning av tonnageskattesystemet, införande av stämpelskatt, förändringar i sjöfartsstödet och förenklade regelsystem.

– Att ersätta stämpelskatten med en stämpelavgift är nog en av de viktigaste åtgärderna för att stärka den svenska flaggens konkurrenskraft. En stämpelavgift är direkt kopplad till det svenska fartygsregistret och skulle kunna sänka kostnaderna för inflaggning betydligt, säger Fredrik Brandt.

Utvärdering av tonnageskatten

Även en utvärdering av tonnageskatte-systemet har potential att ge positiva effekter för den svenska flaggen, enligt rapporten. Det svenska tonnageskatte-systemet omfattar färre fartygskategorier och verksamhetsområden än vad som är fallet i många andra länder och skatte-systemets utformning framställs ofta som mindre förmånligt. Fredrik Brandt säger dock att man bör vara försiktig när förändringar kopplade till det svenska sjöfartsregistret genomförs.

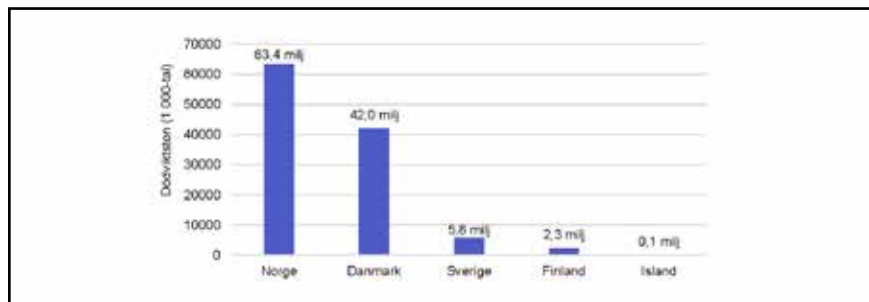
– Vilken effekt en förändring får beror på hur den finansieras. Om man exempelvis skulle ta pengar från sjöfartsstödet för att finansiera införandet av en stämpelavgift kan det få andra negativa konsekvenser. Man måste vara lite varlig om man vill stärka det svenska registrets konkurrenskraft.

Präglad av pandemin

Trafikanalys senaste rapport fokuserar på året 2021 och är präglad av pandemin. Först i slutet av maj kommer en ny rapport som visar den svenska sjöfartens utveckling under 2022.

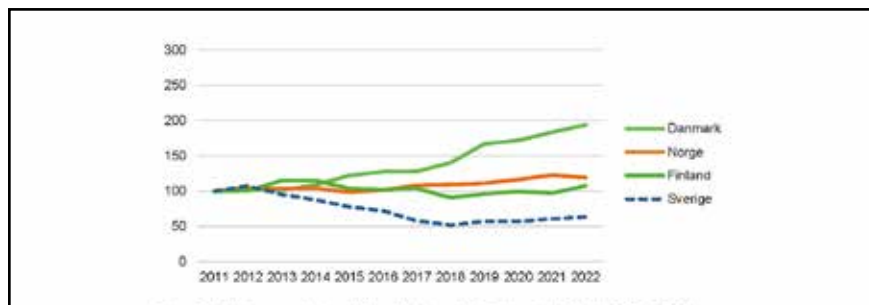
– Då får vi se om det blivit någon rekyl efter pandemiåren, säger Fredrik Brandt. **LS**

Nordiskt kontrollerade flottor 2021 sett till dödviktston. Fartyg ≥ 1000 brutto



Källa: Trafikanalys rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022

Indexerad utveckling för handelsflottan (≥ 100 bt) 2011-2022 i nordiska register (dödviktston)



Källa: Trafikanalys rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022

Gotlandsbolaget köper *M/S Birka*

Gotlandsbolaget har köpt *M/S Birka Stockholm* av Rederiaktiebolaget Eckerö. *M/S Birka* kommer att tas i trafik under våren 2024 och gå mellan Stockholm, Mariehamn och Visby.

– Det är mycket glädjande att höra denna nyhet. Det här kommer att skapa många nya arbetstillfällen för både sjöbefäl och manskap, säger Lennart Jonsson, förhandlingschef på Sjöbefälsföreningen.

VISBY MARS 2023

M/S Birka har legat upplagd i Mariehamn sedan våren 2020 när hon togs ur trafik på grund av Coronapandemin. Nu har Gotlandsbolaget köpt henne för cirka 38 miljoner euro.

– *Birka Stockholm* är ett renodlat



FOTO BIRKA

passagerarfartyg, och vi ser stora möjligheter för henne att komplettera Gotlandstrafiken. Under 2022 fortsatte vi att renodla vår fartygsflotta för att fokusera på infrastruktur och framtidens sjöfart. Med *Birka Stockholm* befäster vi ytterligare vår position inom passagerarsjöfart i Östersjön, säger Håkan Johansson, vd för Gotlandsbolaget, i ett pressmeddelande.

Planerna för *M/S Birka Stockholm* är att köra kryssningar mellan Stockholm, Mariehamn och Visby och därmed också kunna sälja tax-free ombord.

Gotlandsbolaget meddelade också att de har sålt *HSC Gotlandia II* till grekiska köpare. Hon kommer att gå i trafik i den grekiska övärlden.

– Vi är glada att *Gotlandia II* fått nya ägare. För Gotlandsbolaget innebär det fortsatt fokus på våra större fartyg, men också vårt arbete med att utveckla nästa generations fartyg, säger Håkan Johansson, vd för Gotlandsbolaget i ett pressmeddelande.

Gotlandsbolaget har även sålt sina 50-procentiga andelar i fartygen Wisby Atlantic och Wisby Pacific.

EU godkänner filippinska sjömän på europeiska fartyg

Filippinska sjömän kommer att kunna tjänstgöra på EU-flaggade fartyg även i fortsättningen. Det beskedet gav EU-kommissionen den 31 mars, efter flera års hot om att porta sjömän från Filippinerna på grund av brister i landets utbildningssystem. TEXT LINDA SUNDGREN

Filippinerna är ett av de länder i världen som har flest befäl och manskap i den internationella sjöfarten. Enligt International chamber of shipping (ICS) är 14 procent av de sjömän som arbetar inom den internationella sjöfarten från Filippinerna och EU-kommissionen uppger att det finns runt 50 000 filippinska sjöbefäl på europeiska fartyg. På svenskkontrollerade fartyg utgör filippiner den största gruppen utländska sjömän. Samtidigt har EU under flera år kritiserat filippinska sjömannaskolor för bristande kvalitet och att de inte lever upp till de minimikrav som STCW-konventionen (den internationella konventionen för utbildning och vilotider för sjömän) kräver. Upprepade inspektioner har påvisat problem i utbildningssystemet med brister i bland annat tillsyn, uppföljning och utvärdering och EU har flera gånger flaggat för att de kommer förbjuda filippinska sjömän från att arbeta på europeiska fartyg, om bristerna inte åtgärdas. Men nu bedöms alltså de för-

ändringar som den filippinska staten vidtagit som tillräckliga och den 31 mars meddelade EU-kommissionen att man har fortsatt förtroende för landets sjömansutbildningar.

– Det var ett bra beslut som kommissionen kom med, säger Anders Hermansson, vd i föreningen Svensk sjöfart. Filippinska sjömän utgör en ganska stor andel av de sjömän som arbetar inom den internationella sjöfarten och beskedet är väldigt viktigt för den globala handeln.

Rådgivande organ har inrättats

För att stödja Filippinerna i deras fortsatta arbete med att säkerställa kvalitén på landets utbildningar för sjömän, inrättades ett internationellt rådgivande organ – International advisory committee on global maritime affairs (IACGMA) – den 1 januari. Bakom initiativet står ICS, den europeiska redareföreningen (Ecsa), International Transport workers' federation (ITF) och International maritime

employers' Council (IMEC) som i samarbete med filippinska företrädare ska verka för stabilitet och utveckling av landets utbildningssystem.

”... The Philippines can count on our technical support to further improve the implementation and oversight of minimum education, training and certification requirements, as well as living and working conditions”, sa EU:s transportkommissionär Adina Valean i samband med att EU-kommissionen offentliggjorde beslutet om det fortsatta förtroendet för filippinska sjömän.

Att säkerställa att de filippinska sjömän som arbetar på svenskkontrollerade fartyg har tillräcklig utbildning handlar om att bedöma enskilda sjömans kompetens snarare än skolornas förmåga att kvalitetssäkra undervisningen, menar Anders Hermansson.

– Svenska rederier anställer individer och säkerställer att individen har tillräcklig kunskap. Att bedöma kvalitén på ett lands utbildning på ett generellt plan, är en fråga för våra myndigheter, säger han. **L S**



FOTO SVENSK SJÖFART

Anders Hermansson

Sjöfartsverket: Ta hänsyn till sjöfarten när vindkraft till havs planeras

Vindkraftsparker till havs måste planeras med hänsyn till sjöfartens villkor. Det menar Sjöfartsverket efter att Energimyndigheten presenterat en rapport för regeringen om nya områden för havsbaserad vindkraft.

– Vår roll är att skydda sjöfarten och farlederna. I grunden ser vi positivt på förnybar energi så länge det inte stör

ut sjöfarten, säger Joel Smith, infrastrukturdirektör på Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Sjöfartsverket menar att förändringar av farleder kan leda till dyra omvägar och därmed också större miljöpåverkan.

– Sjöfartsverket anser att regeringen måste ta hänsyn till sjöfartens intressen när de beviljar plats för havsbaserad vindkraft. Det är viktigt att vi undviker att skapa flaskhalsar och spärra av stora

områden för viktig godstrafik, säger Joel Smith.

Dessutom är Sjöfartsverket oroliga för att nya vindkraftsparker kan komma att påverka vintersjöfarten och isbrytningen.

– Isbrytarna kör inte samma vägar hela tiden, utan måste ta de vägar som går utifrån isläget. Vi är bekymrade över vilken påverkan vindkraftsparker kan få för issjöfarten och välkomnar att Energimyndigheten föreslår att detta ska utredas närmre, säger Joel Smith.

APROPÅ VINDKRAFTSPARKER TILL HAVS



ILLUSTRATION ÅÅKE 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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Stena Line får hedersomnämning

Förra året tilldelades Stena Lines ombordanställda inte mindre än sju arbetsbelöningar i samband med Sjömanshusstiftelsens belöningsdag. Det ledde till ett hedersomnämning och ett ekonomiskt tillskott till fartygens fritidskassor.

En del rederier är frekvent återkommande under Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdagar, däribland Stena Line. Under 2022 stack rederiet ut mer än vanligt när besättningsmedlemmar på fartygen m/s Stena Vision, m/s Stena Vinga samt m/s Stena Nautica tillsammans fick motta hela sju arbetsbelöningar.

– Att våra ombordanställda är så drivande och innovativa betyder väldigt mycket för oss, säger Jörgen Lorén, säkerhetschef på Stena Line. Det visar att vi har en kultur som präglas av en medvetenhet om säkerhet och arbetsmiljö och att man tar ansvar om man upptäcker något som kan göras bättre.

”Chefer som visar uppskattning och uppmuntran skapar en positiv stämning som gynnar kreativiteten”

Innovationerna kommer från olika avdelningar och handlar om alltifrån säkerhetshöjande åtgärder till förbättrad arbetsmiljö och ökad trivsel. Bland belöningsbidragen finns en transportvagn som kan användas för att snabbt få ut luftflaskor vid rökdykning, ett låsverktyg som håller bogpropellern fixerad under gång samt en portabel basketkorg som enkelt kan monteras på bildäck för gemensamt idrottande. Såväl manskap som befäl har skickat in belöningsbidrag. Att så många av rederiets anställda gör förbättringar och bidrar till Sjömanshusstiftelsens belöningsverksamhet, tror Jörgen Lorén skapar en positiv trend som uppmuntrar ännu fler att delta i utvecklingsarbetet.

– Människan är i grunden kreativ och när en kollega gör något och skickar in till Sjömanshusstiftelsen blir andra inspirerade att



”Att besättningarna engagerar sig i arbetsmiljön ombord är centralt för säkerhetsarbetet i rederiet,” Det säger Jörgen Lorén, säkerhetschef i Stena Line.

göra detsamma. Men fartygsledningens inställning spelar också roll. Chefer som visar uppskattning och uppmuntran skapar en positiv stämning som gynnar kreativiteten, säger Jörgen Lorén.

Några strukturerade metoder för att sprida goda idéer vidare mellan fartyg inom rederiet finns inte. Däremot, säger Jörgen Lorén, noterar rederiledningen det som görs ombord och sprider vidare under sina fartygsbesök. Ibland används också bolagets intranät och nyhetsbrev för att fler ska kunna ta del av innovationerna och uppmuntras att vilja göra något liknande på det egna fartyget.

– Vi skulle säkert kunna göra mer för att sprida innovationer mellan fartygen, men alla lösningar passar heller inte överallt, säger Jörgen Lorén.

Sjömanshusstiftelsens hedersomnämning till Stena Line delades ut under en belöningsceremoni i Stockholm i maj förra året. Besättningarna på de tre aktuella fartygen fick 7 000 kronor vardera till sina fritidskassor medan rederiet föräddes Sjömanshusstiftelsens diplom.

– Det här känns förstås väldigt roligt. Jag har hängt upp diplomet på kontoret så att alla som går förbi kan se det, säger Jörgen Lorén.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2024

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 2023. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Nominera till kongressombud!

I juni nästa år är det dags för Sjöbefälsföreningens kongress. Här beslutas en rad viktiga saker, som vilka frågor föreningen ska driva, föreningens budget, eventuella stadgeändringar och vilka som ska väljas till ny styrelse och andra förtroendeuppdrag. De som fattar alla beslut under kongressen är styrelsen tillsammans med de 30 kongressombuden. Vilka som blir kongressombud kommer att avgöras i ett elektroniskt kongressval som kommer att hållas i höst. Men redan nu är det dags att nominera kandidater till kongressombuden.

Så har du en kollega du vill nominera, eller vill du nominera dig själv? Skicka ett mail till valberedningen@sjobefal.se med namn, rederi och kontaktuppgifter till personen du nominerar. Observera att personen måste vara tillfrågad och aktiv eller interaktiv medlem. **Senast den 16 september 2023** måste ditt förslag ha inkommit till valberedningen.

EU-uppgörelse om minskning av växthusutsläpp klar

I slutet av mars kom Europaparlamentet och EU:s ministerråd överens om det så kallade FuelEU Maritime-initiativet som ska minska växthusgasutsläppen inom EU:s sjöfart.

– Jag är mycket glad att vi har nått detta viktiga resultat under det svenska ordförandeskapet för att kunna minska utsläppen från sjöfarten. Min förhoppning är att framgången nu kan smitta av sig även på de andra förhandlingar som pågår inom klimatpaketet Fit for 55, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson, i ett pressmeddelande.

FuelEU Maritime är en del av klimatpaketet Fit for 55. Fartyg inom EU ska gradvis minska sina utsläpp. Utifrån 2020 års utsläppsvärde ska de minska med 2 procent från 2025, 6 procent från 2030, 14,5 procent från 2035, 31 procent från 2040, 62 procent från 2045 och 80 procent från år 2050.

Nästa steg för uppgörelsen FuelEU Maritime är att Europaparlamentet och EU:s ministerråd formellt ska godkänna den.

Höga utsläpp av kväveoxider trots utsläppsområden

Hälften av fartygen som trafikerar Östersjön och Nordsjön släpper ut betydligt mer än de förväntade nivåerna av kväveoxider. Det visar en mätning gjord av forskningsprojektet SCIPPER.

– Det här är fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön där det av miljöskäl har införts strängare utsläppskrav för kväveoxid, och då resultaten representerar hur det ser ut i verklig körning är det inte bra. Det visar att de regler som finns för att minska utsläppen från sjöfarten inte fungerar som det var tänkt, säger Erik Fridell, transportforskare på IVL Svenska Miljöinstitutet som varit arbetspaketledare i SCIPPER, i ett pressmeddelande.

2021 infördes kväveutsläppsområden (NECA) i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen för att minska fartygens utsläpp av kväveoxider. Kväveoxider bidrar till övergödning och har negativa effekter på människors hälsa.


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



SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII, Handh. snabba fartyg
Maskinbefäl VIII, Basic Safety Training, ROC,
GOC, ECDIS, Olja & Kemspecialbehörighet m.m

www.sjosportskolan.se

Är du maskinbefäl?

Vill du göra en kulturinsats?

Vill du köra ångmaskin på fritiden på Sveriges äldsta ångslup?

Då är du välkommen till Föreningen Ångslupen GERDA Eskilstuna.

Ordförande 070 119 15 90 www.gerda.nu

PS Du måste ha eller kan tänka dig att ta examen för TF 75 ånga DS



Uppsagd på grund av hemliga skäl

Kan sakliga skäl för en uppsägning av säkerhetsskäl vara hemliga och är det acceptabelt att inte få reda på varför man blir uppsagd och går detta att pröva? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde kommenterar rättsläget.

Åke är sjöbefäl och har sagts upp av sin arbetsgivare, en myndighet, på grund av att han inte klarade en säkerhetsprövning. Åke frågar varför han inte klarade prövningen och får till svar att detta är hemligt.

Åke tycker det är omöjligt att acceptera att han inte ska få veta vad som gjorde att han inte klarade prövningen. Dessutom riskerar han nu att bli av med jobbet.

Frågan är om en icke godkänd säkerhetsprövning innebär att sakliga skäl för uppsägning föreligger? Om utfallet av säkerhetsprövningen är hemligt är då skälen för det negativa utfallet av prövningen hemliga? Måste myndigheten, som är Åkes arbetsgivare, visa på sakliga skäl och lägga fram bevis för det i vanlig ordning?

Av säkerhetsskyddslagen framgår att Åkes arbetsgivare, som bedriver säkerhetskänslig verksamhet, ska vidta de säkerhetsskyddsåtgärder som behövs. Med säkerhetskänslig verksamhet avses verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet eller som omfattas av ett för Sverige internationellt åtagande om säkerhetsskydd. När Åke anställdes säkerhetsprövades han. Säkerhetsprövningen visade att Åke antogs vara lojal mot de intressen som skulle skyddas. Säkerhetsprövningen omprövas nu och utfallet är negativt.

Vill veta varför och om det är rätt

Arbetsgivaren beslutar att Åke inte längre uppfyller säkerhetsskyddslagens förutsättningar för godkänd säkerhetsprövning. Åke blir då inte behörig att utföra sina arbetsuppgifter som sjöbefäl. Han får ett erbjudande om omplacering till en icke säkerhetsklassad befattning men avböjer och sägs då upp av personliga skäl. Åke, som inte vet varför han inte blev säker-

hetsklassad, vill veta varför och om det är rätt. Han tar sitt fall till domstol.

Om beslutet om säkerhetsprövningen hade fattats av någon annan än Åkes arbetsgivare, exempelvis en annan myndighets beslut om arbetstillstånd så har det ansetts att arbetsgivaren, som inte kan ändra på detta beslut, kan skilja Åke från anställningen utan att iaktta bestämmelserna i anställningsskyddslagen (LAS). Men nu gällde det en statlig myndighet som själv, efter sin egen säkerhetsprövning, fattat ett beslut om att säga upp Åke. Då kan en prövning i sak enligt LAS göras.

Hade Åke inte erbjudits annat arbete som fanns tillgängligt efter den nekade säkerhetsprövningen, är det klart att det inte föreligger sakliga skäl för uppsägningen. Då skulle Åke vinna målet. Nu finns det annat arbete och då Åke avböjer erbjudandet och sägs upp kan det rättsligt prövas om de hemliga omständigheter som staten åberopat för att säga upp honom utgör sakliga skäl för uppsägningen. Här gäller nu att Åke enligt artikel 6 i Europakonventionen kan kräva en full prövning i domstol.

Omständigheterna är hemliga

Nu tycker staten att omständigheterna är hemliga och det ska räcka att det negativa säkerhetsbeslutet i sig utgör sakligt skäl för att säga upp Åke. Staten har ju

själv prövat omständigheterna redan.

Detta accepterar inte Arbetsdomstolen då det negativa säkerhetsbeslutet enligt domstolen i sig inte utgör sakliga skäl för uppsägningen, utan det är omständigheterna som ledde fram till detta som ska prövas.

Staten har alltså i tvisten med Åke att visa på omständigheter som gör att det kan antas att han inte är lojal mot de intressen som skyddas i säkerhetsskyddslagen. Lyckas staten med detta finns det sakliga skäl för uppsägningen. Lyckas staten å andra sidan inte med detta, finns det inte sakliga skäl för uppsägning av Åke.

Arbetsdomstolen konstaterar i Åkes fall, vad gäller statens processföring som fortfarande lutar mot att allt är hemligt, att det inte räcker med att staten visar på dokument som anger att olika personer ansett något om Åke. I dokumentet stod att olika kolleger sagt att Åke vid olika tillfällen varit missnöjd på ett anmärkningsvärt sätt. Men uppgiftslämnarna åberopas inte som vittnen och hörs inte i målet. Det gör att det som påstods i dokumentet inte kan anses ha någon bevisverkan. Domstolens bedömning är att även i säkerhetsmål måste utredningen i målet bevisa att Åke inte är lojal mot de intressen som skyddas i säkerhetsskyddslagen. Då staten inte ansågs ha gjort detta ogiltigförklarar domstolen uppsägningen.

Det sätt som AD prövade Åkes ärende, det vill säga att han får reda på varför han inte blev säkerhetsgodkänd och dessutom vinner målet, gör att en standard hålls som iakttar artikel 6.1 i Europakonventionen och Europadomstolens praxis. **SG**

Åke är en fiktiv person men texten är skriven utifrån riktiga domar om säkerhetsprövning i AD. Frågan om ett beslut enligt säkerhetsskyddslagen och om omständigheterna i denna kan utgöra saklig grund för uppsägning har tidigare varit föremål för Arbetsdomstolens bedömning i AD 2022 nr 03, AD 2021 nr 63, AD 2019 nr 39, AD 2016 nr 9, AD 2000 nr 17, AD 1989 nr 42, AD 1986 nr 28 och AD 1979 nr 90.

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Vice ordförande har ordet

"Att du orkar" "Skall du inte lägga av med det där?" "Vad får du ut av det?" "Möte nu igen?" "Du är ju aldrig ledig". Jag hör det ofta och mycket. Vissa perioder mer än andra, och ja ibland frågar jag mig detsamma. När jag hade min "gubbavila" ombord på skärtorsdagen, så ramlade det in ett meddelande på Messenger, från en av mina närmsta väninnor. "Är det du på bilden med den rosa kaninen?". Väldigt ovaken så var min första tanke SPAM. Börjar sedan läsa länken som är med och ser att den bör gå till lokal-tidningen i Kalmar.

Jag vet inte riktigt när jag började engagera mig. Men det var scouter från sommaren innan årskurs 2, handboll från årskurs 3 eller 4, sjöscouter från årskurs 3 (ja, nu var det scouter två gånger i veckan minst) matlagningskurs från årskurs 4. Redan på den tiden så sysselsatte jag nästan all min fritid. Men jag drog ner på aktiviteterna efter skolan allt efter att jag blev äldre. Men i gymnasiet så blev det elevrådet. Ett ganska engagerat elevråd med många möten och som jag minns det nu, så hade vi väldigt många bollar i luften. Vi var ett yrkesgymnasium med en massa utbildningar, det var bland annat; fordon, industri, el och sjöfart, som jag gick på.

Sedan började jag på Sjöbefällsskolan i Kalmar. Ja, det blev rakt in i Student-

kåren LAMBDA och i Studentpuben Sjösjukan som startat året innan jag började på skolan. Det blev fyra aktiva år, när man var i skolan. Praktiktiden på den tiden var ju 16 månader så något längre än i dag (och då tyckte jag att den var för kort). Under tiden på sjöbefällsskolan så kom jag även i kontakt med båda fackförbunden, på den tiden fanns det två sjöbefällsfack. Jag gick med i Sveriges fartygsbefälsförening i stort sett när jag började på skolan, tyvärr så dröjde det inte så länge innan jag blev förbannad (jag kommer inte riktigt ihåg exakt vad det handlade om, men det var efter ett av deras besök på skolan). Men jag blev så arg att jag bytte och gick med i Maskinbefälsförbundet i stället, att inte vara med i facket var inget alternativ.

Sedan blev det lugnt ett par år, jag "engagerade" mig inte i något. Jag såg facket bara som en räkning, vilket jag skrivit om här tidigare. Men efter ett par år blev jag iväglurad till kongressen 2008 (jag undrar fortfarande vem det var som nominerade mig utan att fråga, jag har två namn som jag mistänker), och sedan dess har det rullat på. På central nivå, och på lokal nivå. Och sedan några månader tillbaka även på nästa nivå, vad man nu skall kalla den. Men när man sitter i ett rum med de flesta av LO-, TCO- och SACO:s ordföranden och vet att här inne företräder

vi cirka 3,5 miljoner fackanslutna. Då har man tagit det fackliga arbetet till högre höjder.

Varför jag engagerar mig vet jag fortfarande inte. Men det är oftast kul, utvecklande och givande. Och ja, det är jag som är på bilden med den rosa kaninen (en utklädd sjöingenjör), tagen på studentpuben Sjösjukan i slutet på 90-talet, antagligen som baransvarig eller bakom baren, vilket jag oftast var när jag var där, eftersom jag engagerar mig lite för mycket...



ANNELIE HAMBERG

THUNBOLAGEN
— ERIK THUN AB —

A SUSTAINABLE
SWEDISH PARTNER
OVER GENERATIONS

Follow us on:
www.thun.se
@erikthungroup

”Att serva farleder är ett lagarbete”

Året om arbetar besättningen på Sjöfartsverkets *M/S Baltica* med att hålla farlederna längs ostkusten säkra och farbara. Nu pågår rustning inför vårutprickningen, där hundratals sjömärken och ett 30-tal fyrar ska ses över. Resan börjar i Västervik i söder och går vidare upp till Kalix i norr. Först i augusti kommer arbetet att vara slutfört. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

NORRKÖPING MARS 2023

Sedan ett par dagar ligger *M/S Baltica* förtöjd vid Sjöfartsverkets kaj längst in i Bråviken i Norrköping. Travar med färgglada prickar håller på att lyftas ombord med kran och placeras i ställningarna utmed fartygets babordssida. Därefter kommer lastluckorna i däck att öppnas och lastrummet fyllas med bojstenar, förtöjningsankare, kättingar, batterier med mera.

– Det kommer bli helt fullt här nere, säger befälhavare Daniel Wester när vi står nere i det öppna lastrummet som är inrymt i fartygets främre del. Vi lämnar bara en gång på varje sida för att kunna ta oss fram.

Durken är av trä och till största delen omålad. Längs ena skottet finns löpband, skivstänger och andra träningsredskap som enligt Daniel Wester används av nästan alla åtta i besättningen, ”man måste träna för att orka med det här jobbet”. På motsatta sidan finns en låda med batterier liksom hyllplan med belysning för fyrar, bojar och prickar. Lamporna ligger i kartonger som är märkta med olika färger och med texten ”synk” eller ”osynk”.

– Vilka vi använder beror på om de ska blinka i takt med varandra eller om vartannat. Sedan måste vi programmera varje boj beroende på hur långa intervall de ska lysa, säger Daniel Wester.

Just nu pågår förberedelserna inför det nästan fem månader långa underhållet av

sjömärken som inleds varje vår vid den här tiden och sedan pågår fram till i slutet av sommaren. Det rör sig om cirka 150 bojar, ett 30-tal fyrar och runt 160 prickar som ska tillsynas och ibland också åtgärdas.

– Det kan handla om att byta batterier eller kättingar. Ibland är det ett ankare som behöver bytas eller så handlar det om positioneringar eller att återsätta en prick. Om något är fel är det allvarligt läge. Det kan sluta med att ett fartyg går på grund, säger Daniel Wester.

Bojar och prickar lyfts upp på däck för att tillsynas, och kan med kättingar och bottenankare väga över sex ton. Uppdragen är många gånger riskfyllda, men besättningen är van att tänka på säkerheten och inte utsätta sig för faror i onödan, säger Daniel Wester.

– Alla är bra på att backa undan och hålla ett ordentligt säkerhetsavstånd när vi använder kranen, utfall vi skulle råka tappa något. Det kan kränga rätt ordentligt i sjön och man behöver ha distans. Men är det för jäkligt väder ställer vi in. Vi tar inga risker i onödan. Ibland tror man att det ska vara lugnt på platsen, men så är det en massa dyning när man väl kommer ut. Det fungerar inte. Då blir det alldeles för riskfyllt för dem att arbeta ute på däck.

Felmarginal på 50 centimeter

Besättningen på *Baltica* hanterar tunga enheter med hög precision, där felmarginalen för placeringen av en prick eller boj inte får överstiga 50 centimeter. Exakt var i vattnet en bojsten eller ett ankare ska läggas beror på flera faktorer, som hur botten ser ut, hur sjön i området betar sig och hur lång kätting som behövs. Uppe på bryggan visar Daniel Wester hur han och överstyrman med hjälp av ett tekniskt program kan räkna fram var förankringarna ska placeras.

– Om du tittar på den här bilden så ser du att det är 14 meter djupt här ute men ganska snabbt grundar det upp och blir



Befälhavare Daniel Wester (till vänster) och överstyrman Martin Hellén på Sjöfartsverkets kaj i Bråviken där *M/S Baltica* rustas för vårutprickningen.



bara sju meter, säger han och pekar på sjökortet på skärmen. Då måste man lägga pricken så att den har marginal till grundet, men man vill inte ha den för långt ut i farleden. Sedan måste den kunna röra på sig och följa sjön också, annars finns risken att materialet går sönder.

Baltica är 57 meter lång och 12 meter bred, och för att kunna placera ett sjömärke korrekt finns ett dussintal virtuella antennpunkter runt om fartyget som används när positionsangivelser ska räknas fram. Uppe i vänstra hörnet på sjökortet finns en måltavla med ringar som markerar avståndet till målet.

– I relingen på styrbordssidan finns en klyka som talar om var märket ska läggas i, säger Daniel Wester.

Hur komplicerad en placering av ett sjömärke blir beror på såväl väder och vind som bottenförhållanden och trafikläget i området.

– Ibland är det inga problem alls. Ibland ligger man i en av Stockholms farleder med en Vikingfärja som närmar sig från ena hållet och grönt vatten på andra sidan, vilket betyder att det är grunt, säger Daniel Wester.

Med all materialhantering och alla beräkningar som måste utföras, skiljer sig arbetet på *Baltica* i långa stycken från det som utförs i handelsflottan. Och det tar tid att lära sig såväl tekniken som programmen och att göra korrekta bedömningar.

– Jag hade tur när jag kom hit. De första sex månaderna gick jag som överstyrman med en gammal skeppare som varit här i över 20 år. Han var som ett levande uppslagsverk, otroligt kunnig. Sedan får man lära sig efterhand, det tar tid, säger Daniel Wester.

Uppskattar att arbetet är praktiskt

När servicejobben ska utföras är hela driftsbesättningen involverad. På bryggan finns befälhavare och överstyrman som ser till att fartyget hamnar i rätt position.

Sjöfartsverkets arbetsfartyg

Sjöfartsverket har nio arbetsfartyg varav *Baltica* och systerfartyget *Scandica* är de två största. Medan *Baltica* sköter underhållet av sjömärken längs ostkusten arbetar *Scandica* med motsvarande uppgifter på västkusten. De båda fartygen har också viss isbrytarförmåga. Arbetsfartyget *Fyrbjörn* är ett dyk- och byggfartyg som bland annat underhåller befintliga fyrrar, men som också placerar ut nya fyrrar vid behov. Därutöver har Sjöfartsverket ett antal mindre arbetsfartyg som bland annat tar hand om sjömärken inomskärs med målning av kummel, genomför underhåll i kanaler med mera.

Ute på däck kör en matros kranen medan övriga två hanterar godset. Fartygets tekniske chef håller, tillsammans med reparatören eller motormannen, koll nere i maskin. Vid vissa arbeten, som vid om-laddning av bojar, är även folk från maskinavdelningen med ute på däck.

Thomas Abrahamsson är teknisk chef ombord. Han uppskattar att arbetet på *Baltica* är så praktiskt inriktat och säger att han lägger betydligt färre timmar vid datorn här än andra fartyg han varit på.

– På Destination Gotland, där jag kom ifrån, satt jag nog 90 procent av arbetstiden framför datorn. Här blir det kanske 10 procent. Jag är nästan alltid här ute och håller på med något, säger han när vi kommit in i det ljusa, lite bullriga maskinrummet.

Det är också fartygets maskinbesättning, som förutom chiefen består av en reparatör eller motorman, som tar hand om underhållet av bojar och fyrar. När Thomas Abrahamsson kom till *Baltica* första gång-

en 2006, gick han en tre till fyra dagar lång fyrkurs för att lära sig tekniken i fyrarna.

– Att klättra upp i fyrar är inte så roligt alla gånger, säger han. Skarvarna skitar ner och det kan vara jäkligt kladdigt och skitigt där uppe. Tidigare var chiefen också uppe i fyrarna, men nuförtiden är det mest reparatören eller motormannen och en matros. Chiefen ska vara ombord så länge propellrarna snurrar och vi ligger nästan alltid och trycker mot fyrarna med ett spring.

Svårt att få tag i reservdelar

Baltica byggdes 1982 på ett varv i Åmål, men trots att det är över 40 år sedan fartyget togs i trafik fungerar hon fortfarande förvånansvärt bra, säger Thomas Abrahamsson. Men allteftersom åren går faller tekniken för åldersstreck och de två 16-cylindriga Hedemoramotorerna har samlat åtskilliga gångtimmar. Motorerna har slutat att tillverkas och vissa reservdelar går inte längre att få tag i.

– Rederiet har köpt upp varenda kolvring som finns, men om beslutet blir att vi ska köra *Baltica* tio, femton år till måste nog huvudmaskinerna bytas ut. Det finns en miljöaspekt också att ta hänsyn till och dagens maskiner är lite skonsammare mot vår moder jord. Jag hoppas det blir en livstidsförlängning så att vi får behålla båten. Det är en väldigt trevlig båt.

För att inte slita på maskineriet i onödan försöker man också anpassa körningen. Framför allt genom att hålla nere farten och inte gå för hårt i sjön.

– Vi brukar hålla runt tolv knop, och det räcker. Läger vi på mer kraft går nog topplocken sönder. Det var 3 500 hästkrafter totalt från början, men några av dem har nog gått på grönbete, säger Thomas Abrahamsson.

Under senare år har maskinrummet också tillförts en del ny utrustning. Däribland ett reningsverk för svart- och grävatten liksom ett system med värmepumpar som installerades i fjol. Värme-



Det här är ett kul jobb om man tycker om att manövrera, säger befälhavare Daniel Wester.



Efter lunchen konterar överstyrman Martin Hellén fakturor i det som tidigare var sjömätarnas kontor ombord.

pumparna genererar värme med hjälp av havsvatten och bidrar till att sänka förbrukningen av diesel.

– Det fungerar som ett bergvärmesystem fast med havsvatten, och det verkar fungera bra. Men det är inte värmepumparna som gör att det låter här inne nu, utan en generator. De måste gå när vi kör kranen för då räcker inte landströmmen till, men så snart de är klara ute på däck kopplar vi om till landström igen.

Varierande och socialt jobb

Efter en lunch i den gemensamma mässen slår sig överstyrman Martin Hellén ner på skeppskontoret för att kontera fakturor. Fram till 2021 användes det här utrymmet som kontor för sjömätare från Sjöfartsverket, men sedan ett par år tillbaka ingår inte längre sjömätning i *Baltica*s uppdrag. Självt fick Martin Hellén fast anställning på *Baltica* vid årsskiftet.

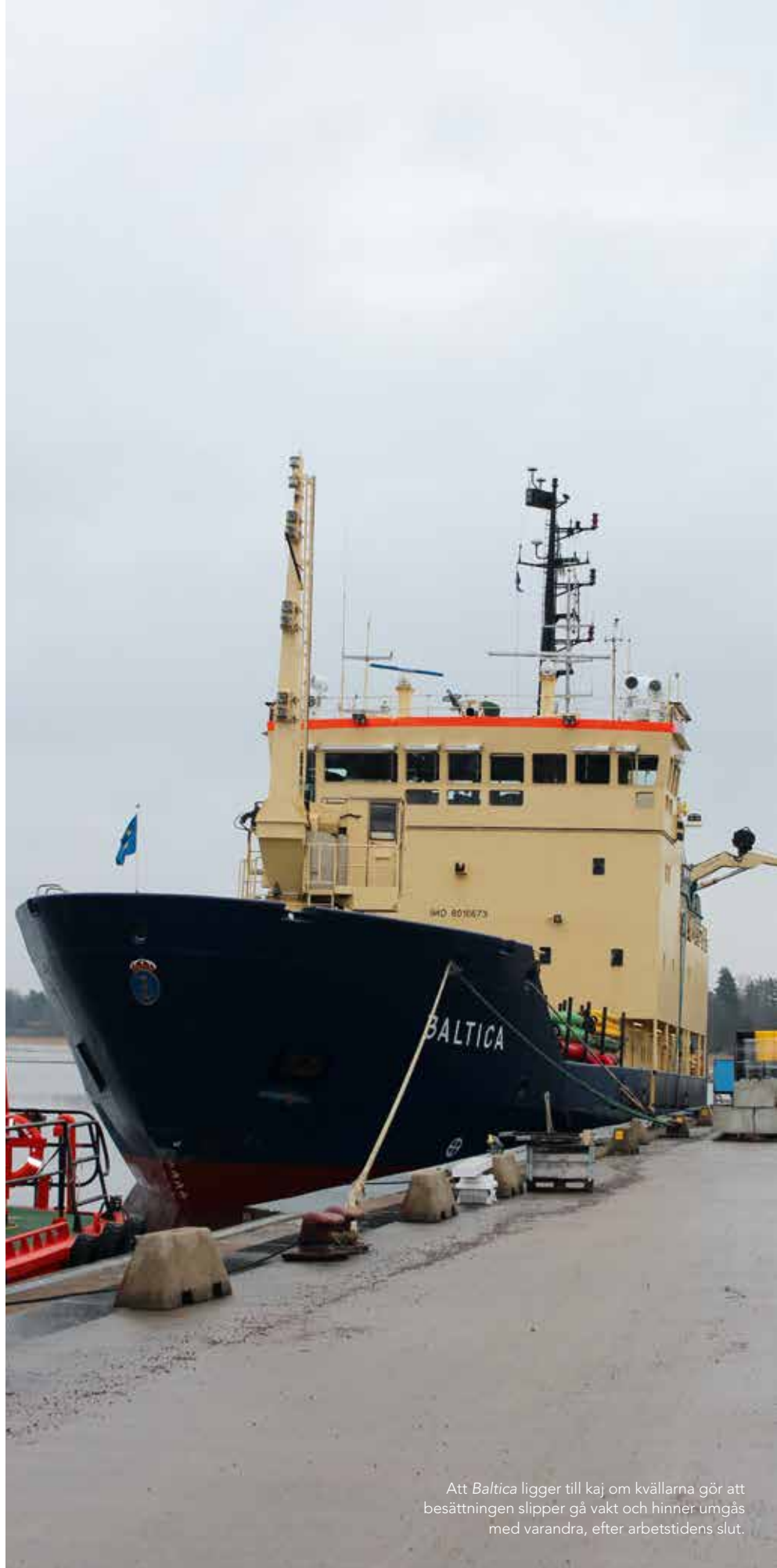
– Jag har gått som ambulerande styrman här, och på *Scandica* och *Svea* sedan början av 2020-talet, säger han. Och det har sina fördelar att jobba så, framför allt tröttnar man inte. Men det här jobbet är ganska varierande även om man är på samma båt. Ena dagen är det en fyr som ska servas. Andra dagen en prick och tredje dagen ligger man till kaj för underhåll.

Martin Hellén säger att han uppskattar jobbet på *Baltica*. Utöver variationen i arbetsuppgifter är också möjligheterna till socialt umgänge större än på många andra fartyg. Det mesta arbetet utförs dagtid, mellan klockan sju på morgonen och sex på kvällen. Därefter går fartyget till kaj och förtöjer.

– Alla jobbar samtidigt och vi kan sitta ner och äta tillsammans. Vi gör saker på kvällarna också efter arbetstidens slut, som att promenera eller spela paddel. Man hinner vara social på ett annat sätt och det är trivsamt. God stämning. Sânt betyder mycket, säger Martin Hellén.

Daniel Wester säger att han också uppskattar den goda stämningen ombord. Innan han kom till *Baltica* jobbade han fem år som lots, och det innebar en helt annan kollegial situation än den han har i dag.

– Att vara lots är ganska ensamt och jag saknade den sociala biten, att vara del i en besättning. Det vi gör här är verkligen ingen one man show. Det är ett lagarbete och utan min besättning skulle ingenting bli gjort. **L S**



Att *Baltica* ligger till kaj om kvällarna gör att besättningen slipper gå vakt och hinner umgås med varandra, efter arbetstidens slut.



Från grafiker till årets sjöfartsprofil

”På hans förlag finns en enastående bokskatt av alltifrån häftade mjukband till påkostade coffee table-utgåvor som alla berättar om sjöfarten. Han möjliggör och bevarar en maritim historieskrivning som med all sannolikhet annars hade gått förlorad.” Så står det i motiveringen till varför bokförläggare Lennart Foucelberg på förlaget Breakwater Publishing nyligen utsågs till 2022 års svenska sjöfartsprofil. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG FEBRUARI 2023

Ditt förlag håller till i klassisk maritim miljö i Klippans kulturreservat i Göteborg. Kommer du själv från Göteborg?

– Ja, det gör jag. Jag tog mina första steg på Kvarnberget och familjen flyttade senare till Guldheden. Hamnen och sjöfarten fanns alltid nära till hands under min uppväxt. Som liten var det spännande att uppleva livet och rörelsen i hamnområdet. Här låg mängder med fartyg inne och de världsledande varven sysselsatte tusentals arbetare. Fartygsspaning var spännande för mig och mina kompisar.

Men du gick aldrig till sjöss?

– Nej, min pappa stoppade mig. Jag var skoltrött och började tidigt som grafikerlärling på Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT). Denna tid var det blygsättning som gällde. På Breakwaters kontor har jag ramat in den första text som jag själv satte. Efter GHT fick jag jobb som maskinsättare på Rundqvists boktryckeri. En av de vackra böcker jag satte där var Valands Konstskolas historia. På kvällarna pluggade jag matematik och svenska och senare olika grafiska kurser. I några år arbetade jag också som faktor på Printers Service som tryckte Göteborgstidningen. När tidningen bytte teknik var jag med om att fasa in detta. Jag valdes till fackordförande för tjänstemännen och satt som löntagarepresentant i bolagsstyrelsen.

Hur kom du in i sjöfartsnäringen?

– Efter drygt tre år på GT hörde en dag Sveriges Redareförening av sig. Jag fick frågan om jag ville börja på Sjöfartstidningen och försöka få ordning på tidningens skakiga ekonomi. Jag tvekade aldrig utan tackade ja. Tidningen behövde stramas upp ekonomiskt med tanke på att

varven som var stora prenumeranter och annonsörer gick mot nedläggning. Min uppgift som annons- och administrativ chef blev att utveckla tidningsdelen till något nytt. Jag och legendariska chefredaktören Thorsten Rinman blev något av ett radarpar. Vi inledde flera satsningar kring det maritima klustret och började ge ut specialnummer inte bara för sjöfarten utan också för den växande offshoresektorn samt om RoRo-utvecklingen där Sverige låg i täten. Tidningen utvecklades positivt och fortsatte ges ut en gång i veckan.

När kom ni igång med bokutgivning?

– Det var i början av 1980-talet som bokutgivning växte till en lönsam del av Sjöfartstidningen. Jag hade mycket ansvar för bokutgivningen. En av de första satsningarna var Kajutlampan, ett antal kåserande texter som tidigare hade publicerats i Sjöfartstidningen. Kajutlampeböckerna kom ut i fyra delar och blev verkliga bestsellers.

Länge satt Sveriges Redareförening och Svensk Sjöfartstidning på Göteborgs centralaste adress Avenyn 1. Tyvärr såldes fastigheten mitt under en fastighetskris och flytten gick till dyra Södra Hamngatan. I samband med flytten från Avenyn 1 startades Breakwater Publishing. Nu tog bokutgivningen fart på allvar. Snart tror jag de flesta inom näringen upplevde att Breakwater var sjöfartens eget bokförlag. En riktig storsäljare var boken om Ostindiefararen *Götheborg* i början av 2000-talet. Den kom ut på tre språk, svenska, engelska och kinesiska.

Är Breakwater Publishing idag ett självständigt bokförlag utan någon koppling till Svensk Sjöfart (tidigare Redareföreningen)?

– Ja, det stämmer. När jag fick frågan om jag var intresserad av att köpa Breakwater

tvekade jag inte även om det kunde upplevas som ett ekonomiskt vågspele. Men jag hade byggt upp ett stort nätverk inom sjöfarten och kände mig inte alltför orolig. Ett av mina första beslut var att istället för att sitta i dyra lokaler i centrala Göteborg flytta Breakwater till Klippan. Här har vi en perfekt utsikt, ser alla båtar som kommer till och från Göteborg.

De senaste åren har vi gett ut fler och fler böcker, är något så unikt som ett svenskt bokförlag som idag går hyggligt ekonomiskt. Idag är Breakwater också bredare än under de första åren och har de senaste åren bland annat gett ut skönlitteratur som Aino Trosells Varvsslammer, en novellsamling av Ove Allansson samt böcker om det gamla Göteborg. Samtidigt ger vi inte avkall på vår utgivning av rederihistorik med exempelvis böcker om Stena Bulk, Transatlantic, SOL och Lion Ferry. Vi har även i många år gett ut Svenskt Maritimt Index som är väldigt uppskattad av sjöfartsintresserade.

Du har jobbat omkring 45 år inom den svenska sjöfartsnäringen. Hur länge till har du tänkt fortsätta att driva Breakwater Publishing?

– Vi får se. Numera tar jag ett år i taget men fortfarande är det spännande med alla nya bokprojekt som dyker upp. Redan nu kan jag lova att vi har ett antal kommande intressanta böcker som ska lanseras på årets bokmässa i Göteborg.

Breakwater Publishing har varit med som en av arrangörerna i Sjöfartsmontern på bokmässan från första början. Mässan är en perfekt plats för att träffa våra läsare. Här har vi möjlighet att lyfta fram och visa upp den fortfarande livaktiga och mångsidiga svenska sjöfarts-kulturen.

Hinner du med något annat förutom att vara förlagschef på Breakwater Publishing?

– Förlaget har under åren tagit, och tar fortfarande, mycket tid även om det är ett otroligt stimulerande arbete. Men jag försöker ändå alltid hinna med min familj och har flera fritidsintressen samt sex barnbarn. Fortfarande är jag aktiv i en stiftelse kopplad till scoutrörelsen och jag håller sedan länge på med ballongflygning. Säkert kommer jag att vara skeppare på vår ballong även denna sommar. En bok om 20 av mina mest dramatiska ballongflygningar väntar. Åren med Breakwater har varit och är de lyckligaste i mitt yrkesliv. **L J**



Utbilda dig ombord nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-kurser varannan vecka

✓ Kombinera efter behov

GRUND-KURSER



BAISIC SAFETY

8/5-10/5
10/5-12/5
22/5-24/5
7/6-9/6
26/6-28/6



ADVANCED FIREFIGHTING

9/5-10/5
5/9-6/9
3/10-4/10



MARITIME CREW RESOURSEMENT

På begäran



MEDICAL FIRST AID

15/5
12/6
11/9



SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

25/4
5/5
15/5



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

25/4
2/5
16/5



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

15/5-16/5
12/6-13/6
11/9-12/9



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



FAST RESCUE BOAT

3/5-5/5
31/5-1/6
20/6-21/6



CROWD & CRISIS MNG

4/5-5/5
31/5-1/6
28/6-29/6



PFSO

23/5-24/5
PSO
25/5

*med reservation för eventuella ändringar

REFRESH-KURSER

MÅNDAG

CROWD & CRISIS MNG

15/5
11/9
9/10



TISDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

25/4
2/5
16/5
30/5
13/6



ONSDAG

BASIC SAFETY (START TISDAG)

25/4-26/4
2/5-3/5
16/5-17/5
30/5-31/5
13/6-14/6



ONSDAG eL TORSDAG

FAST RESCUE BOAT

4/5
1/6
21/6
31/8
28/9



MEDICAL FIRST AID

15/5
12/6
11/9



ADVANCED FIRE FIGHTING

3/5
17/5
31/5
14/6
20/6
5/7



Hitta din kombination med
refresh-guiden!

MEDICAL CARE (INK STYRD PRAKTIK)

15/5-16/5
12/6-13/6
11/9-12/9



TEMA

UTBILDNING



Annie Andreasson tar snart examen som sjökapten och Richard Birgander har inte långt kvar på sin utbildning till sjöingenjör. Men trots att universiteten erbjuder högklassiga utbildningar där simulatorer spelar en viktig roll står många utbildningsplatser till sjöbefäl tomma. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS



Tomma utbildningsplatser i Kalmar: Unga ställer krav på goda arbetsvillkor

Sjöfartshögskolan i Kalmar erbjuder högklassiga utbildningar till sjökaptan och sjöingenjör, men många utbildningsplatser står tomma. En förändrad attityd till arbetsliv och familj är en faktor som gör att unga tvekar inför ett yrkesliv till sjöss. Branschen måste växla upp arbetet med att visa att sjöfarten är en modern arbetsgivare med arbetsvillkor som går att förena med föräldraskap. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

KALMAR MARS 2023

Sjöfartshögskolan i Kalmar har inte bara ett vackert läge, mitt i hamnen med utsikt ut mot Kalmarsund, utan kan också erbjuda moderna, spännande utbildningar. Sjökapten- och sjöingenjörsprogrammen har stor bredd och innehåller bland annat ämnen som ledarskap och sjukvård. Undervisningen är dynamisk med en blandning av föreläsningar, seminarier, online-utbildningar och övningar i simulatorer eller laborationer. I utbildningen ingår ett års fartygsförlagd utbildning (praktik) på olika typer av fartyg. Befälseleverna kan få mönstra på i Kalmar lika väl som i Singapore.

Efter genomförd utbildning är studenterna fullt utbildade befäl. Under studietiden skaffar de sig även kunskaper för olika certifikat som kem, olja och gas (som last och som bränsle). Efter examen är de redo att genast gå i tjänst som befäl och arbetsmarknaden skriker efter dem.

– Utbildningarna mot sjökaptan och sjöingenjör är extra intressanta därför att de siktar på ett specifikt yrke samtidigt som innehållet är väldigt brett, man studerar både hårda och mjuka ämnen,

säger Magnus Hofvander, programansvarig för sjökaptansutbildningen.

Utbildningarna når den högsta nivån enligt STCW-konventionen, management level, och fyller även Transportstyrelsens och högskoleförordningens krav. De har också utformats med lyhördhet för branschens krav, vad rederierna vill att sjöbefälen ska kunna.

– Det finns alltså inga utbildningar specifikt till styrman eller maskinist. Studenterna läser direkt mot sjökaptans- eller sjöingenjörsexamen och den fartygsförlagda utbildningen är kopplingen mellan skolan och verkligheten, fortsätter Magnus Hofvander.

– Branschen har varit tydlig med att man vill ha det så. Därför är vi lite konfunderade över att Svensk Sjöfart nu driver frågan om att starta en yrkesutbildning som inte ska vara högskolebaserad, med sikte på styrman och fartygsingenjör klass 5.

Nya moment tas med i undervisningen

De fyraåriga utbildningarna har funnits sedan 1989 men utvecklas ständigt. Sjöfarten förändras hela tiden vilket gör att nya moment måste tas in i undervisningen. Samtidigt kan man inte helt ta bort det gamla.

– Sjöingenjörer måste kunna arbeta på det gamla manuella sättet och det nya digitala. För tio år sedan fanns bara det ena. Vi måste ha koll på det senaste som händer, det kan vara nya bränslen eller segel, säger Tobias Hedin, programansvarig för sjöingenjörsprogrammet.

– Ett duktigt maskinbefäl upptäcker saker innan våra sensorer gör det, bara genom att befinna sig i maskinrummet och höra, känna, lyssna och lukta. Det är en jätteviktig kompetens, säger Magnus Hofvander.

På den nautiska sidan handlar det mycket om att lära sig använda all ny teknisk utrustning, men också att förstå dess begränsningar.

– Man kan inte enbart förlita sig på den senaste tekniken. Dagens sjöbefäl måste fortfarande kunna använda gamla metoder som att göra en krysspjeling med syftkompass, eller använda död räkning, säger Fredrik Hjorth, prefekt på Sjöfartshögskolan.

Nya moment, som till exempel eco-driving, måste in i utbildningen. Men man kan inte fylla på med nya kurser hela tiden utan att dra ner på något annat. Även på en lång utbildning är tiden begränsad. Exempelvis har undervisningen i astronomisk navigation med sextant minskat med åren.

Ledarskap ingår i många kurser. Det är ett ämne som hela tiden måste förändras för att vara i takt med det omgivande samhället.

– Att rekrytera och sedan behålla kvinnor i branschen är en ledarskapsfråga. Alla måste förstå att miljön ombord på fartyg ska vara gångbar även för kvinnor. Där finns det fortfarande en del att göra. Att vara en god handledare för studenter är en annan viktig ledarskapsfråga, säger Magnus Hofvander.

Inte tillräckligt många sökande

Att plugga i Kalmar har en stor fördel. Sjöfartshögskolan är en del av Linnéuniversitetet vilket innebär att studenterna har bostadsgaranti genom det kommunala bostadsbolaget. Men trots att så mycket talar till sjöfartsutbildningarnas fördel står många utbildningsplatser tomma. Söktrycket har minskat under de senaste tio åren och nu har man nått en platå med siffror som är långt ifrån tillfredsställande.

På sjöingenjörsprogrammet har man inte tillräckligt många sökande, det finns 40 platser men man har i snitt 15 elever per årskull. Sjökapstensprogrammet fyller med knapp nöd de 60 platserna men många hoppar av och bara 35–40 studenter kommer ut.

Varför har det blivit så här?

– Jag tror att det är många faktorer som samverkar. En orsak är nog att det finns en förändrad attityd till arbete och familjeliv bland unga. Sjöfarten är fortfarande mansdominerad och om mannen är till sjöss får kvinnan ta ett större ansvar hemma i perioder, och så vill man kanske inte ha det, säger Magnus Hofvander.

Acceptansen för att vara borta i längre perioder har nog också minskat, trots att förutsättningarna för att hålla tät kontakt med hemmet är bättre än någonsin. De flesta fartyg har ju internetuppkoppling.

”Att många rederier har tagit bort elevlönen under den fartygsförlagda utbildningen är utan tvekan ett problem.

– Branschen måste visa att det går att vara en bra pappa eller mamma, och jobba till sjöss. Familjen kommer att anpassa sig till situationen och det måste i sig inte vara negativt. Vi måste bli bättre på att visa den bilden, fortsätter Magnus Hofvander.

– Det är ju inte som förr när man kunde vara borta i månader eller år. Om man

tittar på färjetrafiken och kustnära trafik så är det ju inte långa töror. Inom färjetrafiken har man ofta två-tre-system, man är ledig mer än man jobbar, och har tydliga tider för på- och avmönstring, säger Fredrik Hjorth.

Stor okunskap om sjöfarten

Kring 2012–2015, när Sjöfartshögskolan hade stora klasser, var det många som inte fick anställning när de var färdiga. Utexaminerade sjöbefäl fick ta jobb som matroser. Ryktet spred sig och har hängt i länge. Det är annorlunda i dag även om många rederier fortfarande vill att nytutexaminerade befäl börjar som manskap ombord.

Att många rederier har tagit bort elevlönen under den fartygsförlagda utbildningen är utan tvekan ett problem. Studenterna är till sjöss under sammanlagt ett år och under den tiden kan de inte jobba extra i land. Det kan skapa stora problem i den privata ekonomin.

– Det händer att studenter avbryter sin praktik i förtid för att komma hem och jobba extra för att kunna betala hyran för

”Ibland måste man ha skinn på näsan”

Annie Andreasson, 23 år. Går fjärde året på sjökaptensprogrammet.

– Jag växte upp på Vrångö i Göteborgs skärgård med en pappa som jobbade till sjöss. Jag fiskade med honom när jag var liten och förstod att han hade en nära relation till havet. Det blev likadant för mig, närheten till havet betyder mycket.

– Jag valde att bli sjökaptan och nu är jag snart färdig. Jag har gjort praktik på tankbåt, färja, bogserbåt och cementbåt. Praktiken har i stort sett funkat bra, jag har blivit väl bemött.

– Vi är runt 40 i klassen varav 6 är tjejer. Jag har inga problem med att gå in i ett mansdominerat yrke, så länge jag får respekt för det jag gör så kommer jag att respektera dem jag arbetar med. Ibland måste man ha skinn på näsan, man får lära sig att handskas med vissa kommentarer. Men även killar behöver ha skinn på näsan ibland.

Hur många av dina kurskompisar kommer liksom du från sjöfartsfamiljer?

– Ganska få. Jag kan bara komma på en handfull personer som jag vet har den bakgrunden.

Vad tror du är den främsta anledningen till att så få unga lockas av ett yrke till sjöss?

– Det beror nog ofta på att man inte riktigt vet vad arbetet innebär. Många är nog heller inte bekväma med att vara borta hemifrån i långa perioder. Men det handlar också om innehållet i utbildningen. Jag har pratat med flera som har undvikit att söka både sjöingenjör och sjökaptan för att man måste plugga så mycket matte.

Om du blir småbarnsförälder i framtiden, tror du att du kommer att fortsätta att jobba till sjöss eller kommer du att gå i land?

– Skulle jag få barn en dag tror jag att

Annie Andreasson



jag kommer fortsätta jobba till sjöss, men då på båtar där man kommer hem varje kväll eller på en båt där man inte är borta så länge. Om det av någon anledning inte skulle fungera så tror jag ändå att jag kommer att hålla fast vid ett sjöfartsrelaterat yrke.

Vad vill du göra när du är klar?

– Det blir nog jobb på en tankbåt, jag har fastnat för det.

Tobias Hedin, Fredrik Hjorth och Magnus Hofvander är stolta över utbildningarna de erbjuder på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Men många utbildningsplatser står tomma och de har även svårt att rekrytera lärare.



sin lägenhet. Det ger inte något bra första intryck av branschen.

Vad gör ni för att förbättra rekryteringen av studenter?

– Det är en stor utmaning eftersom vi rekryterar nationellt, vi ska täcka hela Sverige. Vi finns på gymnasieämbassar och i Linnéuniversitetets utbud. Vi använder riktad reklam och sitter just nu och planerar för ett digitalt öppet hus. Transportföretagen jobbar också mycket med rekrytering, säger Fredrik Hjorth.

– Men det är inte lätt, okunskapen om modern sjöfart är monumental. När jag är ute på gymnasieskolor måste jag ofta börja med att förklara vad sjöfart är, vad ett fartyg gör och vad man arbetar med ombord, säger Magnus Hofvander.

Få har sjöfartsbakgrund

Rekryteringsinsatserna måste nå ut brett. Förr i världen kom många blivande sjöbefäl från sjöfartsfamiljer men så ser det inte alls ut nu, merparten av studenterna har en annan bakgrund. De är i varierande åldrar och många har gjort något annat

innan. Omkring tio procent har gått i sjömansskola och arbetat som matros.

Är det många landbaserade arbetsgivare som rycker i studenterna?

– Ja, sjöingenjörer är mycket eftertraktade inom bland annat fjärrvärme- och kärnkraftssektorn. De uppväxlar våra studenter redan innan de är färdiga. Omkring hälften av dem som examineras hos oss går direkt till landbaserade jobb. En del går till sjöss några år men går i land sedan, säger Tobias Hedin.

Finns det fortfarande kvinnor som drar sig för att gå till sjöss för att man upplever det är en väldigt mansdominerad värld?

– Ja, så är det utan tvekan, svarar Magnus Hofvander. Inför ansökningarna varje år får vi samtal och mejl från tjejer som lyfter frågan. Blir jag ensam tjej i klassen? Passar jag som kvinna för att jobba i sjöfarten?

På sjöingenjörsprogrammet finns det sammanlagt tre kvinnor i alla fyra årskullarna. På sjökaptensprogrammet är 10–15 procent kvinnor.

– Metoo-rörelsen 2015 blev lite av ett

uppvaknande. Sedan dess har sjöfarten arbetat hårt för att bli mer attraktiv för kvinnor. Skolor, branschen, myndigheter, alla arbetar med frågan. Satsningen "Vågrätt" är ett exempel, där Sjöfartsverket nu är drivande. Det går åt rätt håll men vi har inte varit tillräckligt bra på att få ut budskapet om att vi verkligen arbetar seriöst med frågan.

Vad behöver göras?

– Vi måste få ut en relevant bild av yrket. Sjöfarten måste visa att man är en modern arbetsgivare som har en verksamhet som utvecklas i takt med tiden, säger Tobias Hedin.

– Branschen måste erbjuda tydliga vägar för utveckling och befordran. Unga människor är inte intresserade av arbetsgivare som säger: "Du får en tillfällig anställning här som matros så får vi se vad som händer", säger Magnus Hofvander.

– Om vi ska ha några sjöbefäl i framtiden så krävs det ett långsiktigt samarbete i branschen. Alla måste samarbeta, skolor, rederier, myndigheter och fackföreningar. Vi gör det redan – men vi kan bättre! **JS**

"Jag har klarat det tack vare våra fantastiska lärare"

Richard Birgander, 30 år. Går fjärde året på sjöingenjörsprogrammet.

– Jag kommer från Höganäs. Många i släkten har varit till sjöss, min pappa seglade chief och min farfar var sjökaptan. Det var inte självklart att jag skulle jobba till sjöss men så fick jag ett sommarjobb på ett bulkfartyg. Vi gick i Medelhavet och jag blev helt frälst.

– Jag har seglat som motorman och reparatör i över tio år, mest på färjor. Drömmen om att bli sjöingenjör har funnits hela tiden, men jag tvekade länge eftersom jag var så dålig på matte. En kompis tjatade på mig att söka och så kom jag in. Nu är jag snart färdig med utbildningen, jag har klarat det mycket tack vare våra fantastiska lärare.

Hur många av dina kurskompisar kommer liksom du från sjöfartsfamiljer?

– Nästan inga. I min ordinarie klass så tror jag att det bara är jag.

Vad tror du är den främsta anledningen till att så få unga lockas av ett yrke till sjöss?

– Jag var nyligen på två högskolemässor där jag träffade många blivande gymnasie- och högskoleelever. Det var väldigt många som inte hade en aning om vad arbete till sjöss innebär eller att det ens existerar sjöfartsutbildningar. Men en del som aldrig haft en tanke på sjöfart blev intresserade.

– Det är jätteviktigt att utbildningarna, Transportföretagen, Satsa på Sjöfart och andra arbetar för att sprida kunskap om sjöfartsrelaterade yrken.

Om du blir småbarnsförälder i framtiden, tror du att du kommer att fortsätta att jobba till sjöss eller kommer du att gå i land?

– Jag hoppas jag kommer att fortsätta till sjöss! Jag får se hur situationen är

Richard Birgander



när den tiden kommer. Det kanske inte blir några längre turer, förhoppningsvis finns det andra alternativ i närområdet där man jobbar kortare törnar alternativt kommer hem varje kväll.

Vad vill du göra när du är klar?

– Jag har arbetat länge på färjor nu, så jag vill kanske prova på något annat som till exempel ro-ro- eller bulkfartyg.

Trevande start för intendenturbefälsutbildning

På Linnéuniversitetet i Kalmar finns sedan ett par år tillbaka en utbildning till intendenturbefäl. Den ger studenterna en bred utbildning med sikte på arbete i kryssningsbranschen och på större färjor.

KALMAR MARS 2023

Det treåriga Internationella turismprogrammet på Linnéuniversitetet erbjuder studenterna en blandning av turismvetenskap och företagsekonomi. Sedan ett par år tillbaka kan de välja en specialinriktning mot sjöfart, Cruise management. Där studerar de sjöfartsanknutna ämnen under en termin, allt från basic safety till olika kurser som förbereder dem för arbete

ombord. Utbildningen ger en gedigen grund för att arbeta som intendenturbefäl på till exempel kryssningsfartyg i internationell trafik.

Bara en student har gått programmet
Inriktningen mot Cruise management har gått att söka två gånger och hittills har bara en student valt att gå den.

– Det är alldeles för tidigt att dra några slutsatser om utbildningens attraktions-

kraft. Det går bara 15 studenter på Internationella turismprogrammet så man kan inte förvänta sig att det ska strömma in ansökningar till inriktningen mot Cruise Management, säger Fredrik Hjorth, prefekt på Sjöfartshögskolan.

Det traditionella sättet att bli intendenturbefäl är att jobba sig upp ombord på fartyg.

– Den vägen är ju fortfarande fullt möjlig att ta. Så det återstår att se hur många unga som är motiverade att gå en treårig universitetsutbildning för att nå dit, säger Fredrik Hjorth.



Fredrik Hjorth

”Simulatorer kräver god pedagogik”

På Chalmers i Göteborg ligger Sveriges största simulatorcentrum för utbildning och forskning inom sjöfart. Där finns ett antal olika simulatorer som representerar olika delar av ett fartyg och funktioner på land. Simulatorer är effektiva pedagogiska verktyg om de används på ett genomtänkt sätt. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

GÖTEBORG APRIL 2023

Det är torsdag eftermiddag och i FMBS, Full Mission Bridge Simulator, pågår manövreringsövningar på tre bryggor samtidigt. På varje brygga står tre personer som turas om med en uppgift som kräver koncentration, att manövrera en 140 meter lång fullastad produkttanker in till kaj. Utrymmet är trångt och de måste backa in.

Deltagarna är erfarna, de flesta har varit till sjöss i många år och kört båtar i alla möjliga storlekar. Men nu har de gjort annat under några år och inte fått till-

räckligt med sjötid. Därför går de en två veckor lång kurs för att återfå sina behörigheter som fartygsbefäl.

Miljön de övar i är välbekant, nästan som på riktigt. Bryggan är stor och har alla instrument. Genom fönstren har de god utsikt över den digitala verkligheten kring båten.

Ulf Olsson har just lagt till med stor precision. Han har varit till sjöss sedan han var ung och arbetat på tankbåtar, kryssningsfartyg, färjor och med sjömätning. När han gick sin grundutbildning fanns det inga simulatorer.

– Det här är verkligen jättebra. Hade vi

haft simulatorer under min studietid så hade jag fått en bättre start i yrket, säger han.

I rummet bredvid sitter Mats Gruvefeldt, simulatorinstruktör och enhetschef för nautiska studier. Tillsammans med en kollega övervakar han vad som sker på de tre bryggorna. Han har makt över vad som ska ske, han kan lägga in mötande fartyg eller skapa ett olyckstillbud.

– Men nu ska kursdeltagarna koncentrera sig på manövrering så det sker inte några oväntade saker.

Molnbaserade simulatorer

På Chalmers finns en rad olika maritima simulatorer och studenterna på grundutbildningen till sjökaptan kommer i kontakt med dem redan under första året. Då arbetar de med NOS, nautical operations studio, som är ett klassrum där varje bänkrad är en brygga med skärmar. De följande åren använder de även BOS, bridge operation studio, där varje student sitter framför en fartygsbrygga. Där övar de på till exempel navigation, manövrering och att göra färdplaner. Uppgifterna blir gradvis svårare.

Ett relativt nytt inslag är molnbaserade simulatorer. Med dem kan studenterna sitta hemma och öva på enskilda moment och eftersom simulatorkraften finns i molnet behöver de bara en ordinär dator och en vanlig internetuppkoppling.

– Molnbaserade simulatorer ger viktig mängdträning. Studenterna kan sitta i lugn och ro hemma och lära sig hur till exempel radarn fungerar. Då behöver de inte fundera på det när de står på bryggan utan kan koncentrera sig på det som är viktigt, säger Mats Gruvefeldt.

Först på fjärde året får studenterna öva i FMBS, som är den mest avancerade av de maritima simulatorerna. Den kan användas för många olika övningar, allt från ren manövrering till betydligt mer komplexa uppgifter. En av dem är BRM,



Joel Grip och Oskar Eklöf
är på väg in till Southampton.



bridge resource management, som handlar om hur man använder bryggans tekniska och mänskliga resurser på säkrast och mest effektiva sätt.

– Det handlar om samspelet mellan människan, teamet och utrustningen. När du sa så där, hur tolkades det? Hur kände du när hon sa: Det ska du inte bry dig om?

Simulatorövningarna genomförs med en genomtänkt pedagogik. De inleds med en briefing, studenterna får ett tydligt scenario så att de förstår i vilket sammanhang de ska arbeta. Därefter följer övningen i simulatorm där allt som händer på bryggan videofilmas.

Det viktigaste i övningen börjar när studenterna lämnat simulatorm. Då leder instruktören en debriefing där man tittar på det som spelats in och gemensamt går igenom vad som hänt på bryggan.

– Det är under debriefingen som en stor del av inlärandet sker. Vi kan se deras instrument och hur de agerade. Uppfattade du vad han sa? Hörde fartyget som ligger efter vad ni sa, och reagerade de på det? När man tittar på det efteråt blir det starkt, säger Mats Gruvefeldt.

– Simulatorer är ett kraftfullt pedagogiskt verktyg och vi ger oftast våra synpunkter i generella termer. Vi vill aldrig avsluta en kursdag med ett haveri, studen-

terna ska gå hem med en positiv känsla. Men om vi ser ett uppenbart felaktigt beteende så påpekar vi naturligtvis det.

Simulatorer används även vid examinationer. Då ställs det stora krav på att allt blir rättvist och likvärdigt bedömt. Alla måste till exempel få exakt likadan briefing inför uppgiften.

Europeiskt simulatornätverk

Undervisningen med hjälp av simulatorer utvecklas ständigt och i dag finns det ytterligare en möjlighet att göra övningarna så verklighetstroga som möjligt. Chalmers är en del av ett europeiskt simulatornätverk som gör det möjligt att koppla ihop övningar i olika länder. När svenska studenter ropar upp ett fartyg så kan de få svar från några spanska studenter som bemannar fartyget hemma i sin simulator. De kör mot varandra och kan se varandra både visuellt och på sina skärmar. Att

möta ett bemannat fartyg och interagera med det ger en stark känsla av att det är på riktigt, även om allt sker digitalt.

Hur bra simulatorerna än är så finns det begränsningar, de kan aldrig slå verkligheten vad gäller upplevelsen.

– Men simulatorer slår verkligheten i kostnadseffektivitet och miljöaspekter. Övningar i verkligheten är jättedyra, i simulatorer är de dyra och i molnbaserade simulatorer ganska billiga, säger Mats Gruvefeldt.

För att utnyttja simulatorerna så mycket som möjligt används de ofta till forskning, nu senast i ett forskningsprojekt om automatisering av fartyg. Man samarbetar också med Göteborgs universitet i forskning kring simulatorpedagogik.

– Det är lätt att köpa en simulator men det är betydligt svårare att skaffa sig kunskap, kompetens och erfarenhet för att driva den bra, säger Mats Gruvefeldt. **JS**

Simulatorer

På Chalmers campus Lindholmen finns ett stort simulatorcentrum som används för utbildning av sjöbefäl, fortbildning av yrkesaktiva sjöbefäl och forskning.

Flera av simulatorerna är ihopkopplade så att man kan simulera komplexa scenarier, till exempel hela farleder med många aktörer inblandade.

Det finns sju olika typer av simulatorer: Full Mission Bridge Simulator, lasthanteringsstudio, nautikstudio, GMDSS simulator, maskinrumssimulator, bryggsimulator och dynamisk positionssimulator.

Ny bok om svenskarna som dog på *Titanic*

Titanic är ett av världens mest omtalade fartyg. Katastrofen när det "osänkbara" fartyget kolliderade med ett isberg i april 1912 har skildrats i otaliga böcker, sånger, filmer och teateruppsättningar. Att en av de största passagerargrupperna ombord kom från Sverige är däremot inte lika känt. TEXT OCH FOTO LENNART JONSSON

STOCKHOLM DECEMBER 2022

Hela 123 svenskar fanns bland passagerarna när *Titanic* lämnade Southampton den 10 april 1912. Nästan alla reste i tredje klass. Bara 34 av svenskarna räddades. Historien om svenskarna ombord berättas i den nyutgivna boken *Svenskarna på Titanic*, skriven av en av världens främsta Titanicforskare, författaren och etnologen, Claes-Göran Wetterholm. Han redovisar i detalj hur det gick för var och en av de svenska passagerarna. Wetterholm berättar att hans fascination för fartyget och katastrofen föddes redan 1960.

– Jag såg ett TV-program som hette 'Time to remember' från BBC. Där hörde

jag för första gången namnet *Titanic* och något triggades igång i mig.

Vid tiden för *Titanics* jungfruresa pågick fortfarande emigrationen till USA från Sverige. Det vanligaste rederiet att resa med för emigranterna från Norden var Cunard, men Vita Stjärnlinjen (White Star Line) som ägde *Titanic*, var också populär. Linjen annonserade flitigt och hade lokala emigrantagenter i Sverige. I en svensk reklambroschyr från Vita Stjärnlinjens generalagent i Göteborg lyftes säkerheten på *Titanic* och systerfartyget *Olympic* fram:

"Ångarna har dubbla bottenar, liksom liniens övriga ångare, hvilket gör att de äro osänkbara."

Det satsades stora summor vid bygget av *Olympic* och *Titanic*. Fartygen hade en längd på drygt 269 meter och en bredd på 28 meter. För många passagerare var säkert lyxen ombord nästan ofattbar. Här fanns den senaste tekniken med telegrafister som var anställda av Marconis bolag i USA. Samtidigt innebar dåtidens säkerhetsbestämmelser att det inte behövde finnas tillräckligt antal livbåtsplatser för alla passagerare.

Priset för en enkelresa i tredje klass på *Titanic* var 181 kronor, en mycket hög summa denna tid. För de flesta svenska passagerarna var resan över Atlanten början på ett nytt liv i ett annat land.

Den är icke liten

Människoödena som Claes-Göran Wetterholm skriver om känns otroligt gripande. Förväntan inför avresan var stor. Så här skriver hallänningen Nils Hilding Jönsson från Tågarp i Halland i ett brev till släkten i Sverige.

"Nu äro vi på båten... Den är icke liten. Den har 860 mans besättning och har rum till 2 490 passagerare. Vi är öfver 2 000 människor denna gång. Det är första gång-





”För de flesta svenska passagerarna var resan över Atlanten början på ett nytt liv i ett annat land.

en den går öfver atlanten. Vi bor som på finaste hotell.”

Frans Carlsson från Glava i Värmland skulle mönstra på som förste styrman på Amerika Liniens *St Louis* men en strejk gjorde att fartyget lades upp. Carlsson blev glatt överraskad när han förstod att rederiet bekostade en biljett i första klass på *Titanic* för honom. I ett brev till system Anna-Lisa skrev han hur glad han var att få resa med den nya båten.

Att kartlägga hur det gick för samtliga svenskar på *Titanic* har varit ett omfattande och imponerande detektivarbete för Claes-Göran Wetterholm. Han redovisar i ett slags biografi hur det gick för samtliga svenska passagerare. På allvar började Wetterholm gå in i arkiven i inledningen av 1980-talet.

– Redan då hade jag en stor grund med bland annat sjöförhållningsprotokoll. Jag hade också besökt varvet i Belfast 1975 där *Titanic* byggdes och varit i Cork, berättar Wetterholm. I Cork fanns en tidning med unika bilder tagna ombord. Det tog flera dagar innan de lyckades lokalisera glasplåtar i arkivet.

– Under åren har jag forskat i mängder av arkiv, träffat överlevande och anfö-

vanter och korresponderat i det oändliga. Jag brukade säga att det var mig Posten levde på.

Viktigast att hålla tidtabellen

Även om man vet hur det går känns det ödesmättat att i boken följa händelseförloppet fram till den katastrofala kollisionen med isberget. *Titanic* fortsatte hålla sin kurs trots att telegrafisterna fått telegram från andra fartyg som varnade för flytande isberg. För rederiet var det viktigaste att hålla tidtabellen till New York.

Strax innan midnatt den 14 april kolliderade *Titanic* med ett isberg. På två timmar och 40 minuter gick hon till botten. 1 496 människor omkom vid katastrofen. Bara 712 överlevde.

De första minuterna var det förhållandevis lugnt bland passagerarna.

Selma Asplund reste i tredje klass tillsammans med maken Carl och fyra barn.

När Selma väcktes av kollisionen bad hon Carl kontrollera vad som hänt. Han kom efter en stund tillbaka och berättade att ångaren har kört mot ett isberg.

”De säga att det inte är någonting farligt men däruppe springa alla människor och se ut som de inte visste vad de skulle ta sig till. Så jag tror att det är allvarligt nog.”

Bara Selma och två av barnen, Felix och Lilian, överlevde katastrofen.

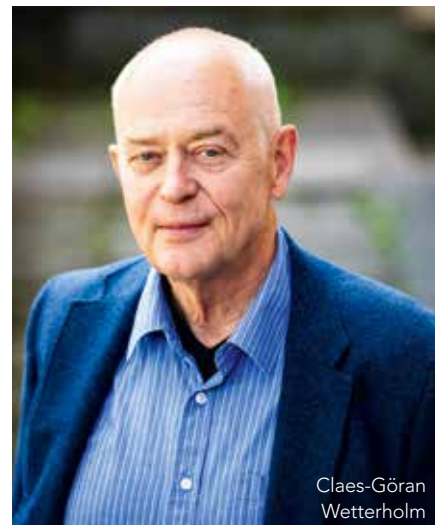
Carl Asplund lik återfanns och han begravdes på den svenska kyrkogården i Worcester, Massachusetts.

Var passagerare inlåsta?

Under åren har många påstående cirkulerat om *Titanic*. Stämmer det att de flesta tredjeklasspassagerarna var inlåsta och inte hade någon möjlighet att rädda sig. Och spelade verkligen fartygsorkesteren Närmare Gud till dig precis innan fartyget gick till botten?

– Mytbildningen kring *Titanic* blev från första stund stor, intygar Claes-Göran Wetterholm. Det stämmer till exempel inte att tredjeklasspassagerarna var inlåsta som det påstås i storfilmen från 1997. De grindar som visas i filmen fanns inte. Däremot var det svårt för passagerare i tredje klass att hitta då fartyget var som en enorm ställabyrint. De flesta som räddades från tredje klass ledsagades av besättningsmän.

– Beträffande musiken fanns det egentligen inte någon direkt fartygsorkester utan en trio och en kvartett. Vad de spelade sist är omtvistat. Jag tror det är önsketänkande att musikerna spelade Närmare



Claes-Göran Wetterholm

FOTO EVA LINDBLAD

Gud till dig. Vad de verkligen spelade kommer vi aldrig säkert att få veta. Självt håller jag en slant på den melankoliska valsen *Songs d'Automnes*.

Men antalet platser i livbåtarna var väl betydligt färre än antalet passagerare?

– Ja, det stämmer, säger Claes-Göran Wetterholm. Livbåtar var dyra och det krävdes betydligt fler matrosor om antalet livbåtar utökades. Den springande punkten blir då hur mycket ett människoliv är värt. Efter katastrofen blev alla rederier tvingade att installera fler livbåtar. Katastrofen ledde till en modernare sjösäkerhetslagstiftning, det finns ett före och ett efter *Titanic*. Fartygets undergång är en vattendelare vad gäller sjösäkerhetsfrågan.

Hur kommer det sig att *Titanic* nästan omgående efter katastrofen blev så omtalad och fortfarande är det?

– För att *Titanic* har det mesta, anser Claes-Göran Wetterholm. Hon sjönk på två timmar och fyrtio minuter, perfekt för en långfilm. Det går också att identifiera sig med passagerarna, vi kunde ha varit en av dem. Här finns massor av fascinerande levnadsöden.

– Det är ett slags katastrofernas urmoder. Över *Titanic* vilar en dramatik som fortsätter att fascinera människor över hela världen.

”Skriken rundt omkring oss upphörde allt mera, liken flöto tätt, tätt så man trodde sig kunna gå på dem, och i vår underliga farkost föll den ene efter den andre ned och dog.” (Vittnesmål av en överlevande)

Fotnot: Både Nils Hilding Jönsson från Halland och styrman Frans Carlsson från Värmland omkom vid katastrofen. Deras kroppar återfanns aldrig. **L J**

From graphic artist to maritime person of the year

His publishing house has an outstanding collection of books all on the topic of shipping. He has created and preserved a maritime historiography that would probably have been lost forever without his work.

Those are the reasons given for Lennart Fougelberg, Breakwater Publishing, being chosen in 2022 as the maritime person of the year in Sweden. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Your publishing house is located in a classic maritime setting in the Klippan cultural reserve, Gothenburg. Do you come from Gothenburg yourself?

“Yes, I do. I took my first steps on Kvarnberget and my parents later moved to Guldheden. The harbour and ships were always nearby during my childhood, and it was exciting to sense the life and movement in the port area. There were lots of ships there and the world-leading shipyards employed thousands of workers. Ship spotting was fascinating for me and my friends.”

But you never went to sea?

“No, my father stopped me. I was tired of school and so I started early as a graphics apprentice at the Gothenburg Trade and Maritime Journal. In those days all the texts were set in lead blocks.

After GHT, I got a job as a typesetter at the Rundqvist printing company. One of the beautiful books I set there was the history of the Valand Academy of Art and Design. In the evenings I studied mathematics and Swedish and later did various courses in graphics. I also worked for a few years as a factor at Printers Service, which printed the Gothenburg Newspaper. When the newspaper changed its printing technology, I was involved in phasing in the new process. I was elected as union chairperson for white-collar workers and was a representative for the employees on the company board.”

How did you become involved in the shipping industry?

“After just over three years at GT, the Swedish Shipowners’ Association contacted me one day. They asked if I wanted to start at Swedish Shipping Gazette and try to improve the newspaper’s rather shaky finances. I accepted immediately, without hesitating for a moment. The newspaper

needed tighter financial planning since many of the shipyards that were major subscribers and advertisers were at risk of closure. My task as advertising and administrative manager was to reinvent the newspaper section.

I worked side by side with the legendary editor-in-chief, Thorsten Rinman. We started several projects in the maritime sector and began to publish special issues, not only for shipping but also for the growing offshore sector and RoRo development, where Sweden was a leader. The newspaper picked up well and continued to be published once a week.”

When did you start publishing books?

“It was in the early 1980s that book publishing became a profitable part of Sjöfartstidningen and I had a lot of responsibility in that area. One of the first ventures was Kajutlampan (Cabin Lamp), a number of short informal essays that had previously been published in Sjöfartstidningen. These books were published in four parts and became bestsellers.

Sweden’s Shipowners’ Association and the Swedish Shipping Gazette were located at Avenyn 1, the most central address in Gothenburg, for a long time. Unfortunately, the building was sold during a real estate crisis and as a result there was an expensive move to Södra Hamngatan.

Breakwater Publishing was started in connection with the move from Avenyn 1 and book publishing took off in earnest. I think most people in shipping felt that Breakwater was their own publisher.

Is Breakwater Publishing now an independent publisher without any connections to Swedish Shipping (formerly the Shipping Association)?

“Yes, that’s right. When I was asked if I was interested in buying Breakwater, I didn’t think twice, even though some

thought it was a financial gamble. I had built up a large network in shipping and didn’t feel too worried, though. One of my first decisions was to move the Breakwater premises to Klippan instead of the expensive location in central Gothenburg. We have a great view from here, with all the ships entering and leaving Gothenburg.

We have published more and more books in recent years and we are now a rather rare beast – a Swedish publisher that is actually doing OK financially. Breakwater is also broader in scope than previously and has recently published some fiction works such as Aino Trosell’s Varvsslammer (Shipyard Clutter), a collection of short stories by Ove Allansson, and books about Gothenburg in the past. At the same time we continue to publish shipping history with books about Stena Bulk, Transatlantic, SOL and Lion Ferry. For many years we have published the Swedish Maritime Index, which is very much appreciated by shipping aficionados.”

You have worked with the Swedish shipping industry for about 45 years now. How long do you plan to continue running Breakwater Publishing?

“We’ll see. Nowadays I take one year at a time, but it’s still exciting to see all the new book projects that continue to appear. I can promise that we have a number of very interesting books to be launched at this year’s book fair in Gothenburg.

Breakwater Publishing was involved from the very start as one of the organizers of the Maritime Stand at the book fair. It’s the perfect place to meet our readers, and we have the opportunity to highlight and showcase the vigorous, versatile Swedish maritime culture.”

Do you have time for anything else apart from your job as publishing manager at Breakwater?

“Over the years, the company has taken a lot of my time, and still does, but it is wonderfully stimulating work. I always try to keep up with my family though, and I have several hobbies and six grandchildren.”

This is a translation of the article
on page 16-17.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2023, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

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

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

*inklusive städning

IDRE

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

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



SÄLEN

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

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



Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen
– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Alicia Krossling – 08-518 356 70

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2

252 21 Helsingborg

Telefon 08-518 356 66

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

Här nedan kan du hitta kontaktuppgifter till klubbordföranden eller kontaktpersonen i ditt rederi. Saknar du ditt rederi i listan och kan tänka dig att bli kontaktperson eller starta klubb? Hör av dig till Sjöbefälsföreningens ombudsman Malin Persson på malin.persson@sjobefal.se eller 08-518 356 66.

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

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

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

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

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

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

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Björn Helmér (kontaktperson)
tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

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

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas Jornèe
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SIRIUS SHIPPING

Jonas Levin
tel 073-913 18 12, e-post levin@hush.com

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se
Jesper Svensson (kontaktperson)
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

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

STENA LINE

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

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

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Patrik Holgersson
tel 0735-76 33 15, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Vakant

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

Vakant

TT-LINE

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

WALLENIUS

Jens Forsman (kontaktperson)
tel 0708-61 05 85, e-post jensforsman@hotmail.com

VENTRAFIKEN

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

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSDVIKS 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

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Karljin Brouwer
e-post ordforande@lambdastudentforening.se



Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan teckna en inkomstförsäkring som är speciellt framtagen för sjöbefäl.

20+
års erfarenhet

Accept har arbetat med inkomstförsäkringar sedan 1998 och var först i Sverige med produkten.

95 %
av våra kunder får snabb respons

När du ansöker om ersättning, får du återkoppling från en handläggare inom tre arbetsdagar.

100 - 200
dagars ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

100 000
kr
försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 100 000 kr/mån.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa.

Besök www.accept.se/sjobefal eller scanna QR-koden för att läsa mer.

