

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2020 ÅRGÅNG 9

INTERVJUN TOMAS ENEROTH

**Ministern om pandemin,  
överflyttning av gods och  
sociala villkor till sjöss**

NYHETER

**Tallink Silja har  
dragit tillbaka varslet**

KULTUR/HISTORIA

**I Joseph Conrads fotspår**

REPORTAGET

**ROSENHILL  
FIRAR 40 ÅR**

PLATSCHEF AGNETA SWENSON FIRAR  
SAMTIDIGT 40 ÅR PÅ JOBBET

TEMA

**KONGRESS 2020**

SÅ GICK DEN DIGITALA KONGRESSEN • MOTIONER • DE VALDES TILL NYA FÖRTROENDEUPPDRAG – SE ALLA LISTOR



# Kongress och avtalsrörelse i pandemitider

DECEMBER

Då kan Sjöbefälsföreningen och Sjöbefälsföreningen-Offentliganställda äntligen pricka av kongress 2020.

Kansliet hade planerat för att ha kongressen som vanligt i början av juni, i början av april insåg vi att det skulle bli en kongress med ett begränsat antal personer på plats. Alla spådde att efter sommaren skulle allt återgå till det normala igen och en snabbt inkallad extrakongress beslutade att flytta kongressen, för säkerhets skull ända fram till december. Då skulle vi alla kunna vara på plats och i princip kunna ha en helt vanlig kongress.



MIKAEL HUSS

Snacka om långnäsa, inte ens styrelse och valberedning kunde vara på plats. Vi bjöd endast in de som absolut behövdes för att kunna genomföra den formella delen av kongressen, det blev totalt nio personer fördelade på två rum. Måltiderna intogs vid två eller tre bord och nästan all kommunikation skedde via dataskärm. Det är en mycket märklig känsla att stå framför en kamera istället för framför kongressombud och styrelse, men det fungerade. Vissa kunde till och med närvara som annars inte hade kunnat vara på plats, vi hade några personer ute i världen och några ombord. Systemet vi använde oss av var dimensionerat för max 100 personer och antalet inloggade låg bra nära 90-strecket. Det var svårt att välja ut de som skulle få vara med på länk och jag är säker på att ett antal personer känner sig förbigångna, eller kränkta som det heter i dagens samhälle.

Sjöbefälsföreningen laddar nu om, vi har en delvis ny styrelse men ett intakt presidium som ska leda föreningen under kommande kongressperiod. En av de första uppgifterna blir att planera för "After Corona-kongressmiddagen". Vi kunde ju inte ha våra gäster och föreläsare på plats, det blev inga formella avtackningar och ingen trevlig måltid. Det är tänkt att vi ska genomföra denna, den trevliga delen av kongressen, i slutet av maj månad, om nu eländet med pandemin har bedarrat till dess, annars får vi fortsatt skjuta festligheterna framför oss.

Förutom allt arbete med kongressen sitter vi i centrala avtalsförhandlingar med både Almega och Sarf. Vi har kommit till vägs ände i förhandlingarna med Almega och resultatet blev i princip en blåkopia på industriavtalet. Almega är vår motpart i området som vi kallar skärgårdstrafiken och inkluderar då i princip all trafik som bedrivs kustnära i vårt land. Det största och mest kända rederiet på västkusten är Styröbolaget och på ostkusten finns Blidösundsbolaget, Strömma med flera. Parterna kunde inte enas kring de olika förslag om ändringar, kompletteringar och strykningar i allmänna villkoren och då blev det en ren lönejustering. Avtalsperioden med Almega löper från den 1 januari och industrin i övrigt har brytdatum 1 april, vårt avtal ligger alltså tre månader före i tiden och lönejusteringen som övriga fick den 1 november kommer följaktligen våra medlemmar tillgodo redan 1 augusti. Nästa lönejustering blir den 1 januari 2022.

Förhandlingarna med Sarf, det vill säga storsjörederierna, pågår men har inte resulterat i några överenskommelser ännu. Avtalsperioden med Sarf är också förskjuten gentemot industrin, men här med två månader, vi förhandlar alltså från den 1 februari här.

Sjöfarten är hårt utsatt och alla våra medlemmar har drabbats av Coronaeländet, allt ifrån problem att komma till och från arbetet, det vill säga fartygen, till att helt och hållet förlora anställningen. Vi lider med er, vi jobbar för er, vi hoppas på att åter få se en blomstrande sjöfart där vi kan få arbeta tillsammans under vettiga villkor.

Mitt i allt detta ber Sjöbefälsföreningen att få önska er alla en riktigt God Jul samt ett Gott Nytt År.

16



24



36



# sjöbefälen Nr 8

## 04 Nyheter

Varslet på Tallink Silja drogs tillbaka efter förhandling  
Sänkta farledsavgifter i Finland – Sverige aviserar en höjning  
Nytt avtal med Almega tecknat  
Inga nya lotsningsregler från årsskiftet

## 12 Fackligt

Konkurrerande kollektivavtal  
Vice ordförande har ordet

## 16 Reportaget: Rosenhill

Uppskattad sjömannservice jubilerar

## 20 Intervjun: Tomas Eneroth

Ministern om Corona, sociala villkor till sjöss och Gotlandstrafiken

## 24 Tema: Kongress 2020

Effektiv och innehållsrik kongress via länk  
Motioner  
De blev valda

## 34 Teknik: Nybyggnation

3D-modeller viktiga vid nybygge

## 36 Kultur/historia: Joseph Conrad

Diktare i en global värld

## 38 In English: Tomas Eneroth

Crew changes are very important

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 9 Utgivningsdag 29 december 2020

**Ansvarig utgivare** Mikael Huss

**Redaktör** Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 4040, 128 04 Bagarmossen

**Besöksadress** Flygfältsgatan 8 B

**Telefon** 08-518 356 00 vx

**E-post** sjobefalen@sjobefal.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

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

**Framsidesbild** Platschefen på Rosenhill, Agneta Swenson, firar  
40 år på jobbet. Foto Claes Hall

**TS-kontrollerad upplaga** 6 400 ex.

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

# Varslet drogs tillbaka efter förhandling

Sjöbefälsföreningen och Tallink Silja nådde fredagen den 6 november en överenskommelse som gjorde att Tallink Silja drog tillbaka varslet. På måndagen den 9 november kom beskedet att regeringen förlänger stödet till korttidspermittering.

– Vi är väldigt glada och lättade över att vi äntligen kom överens och att varslet nu är tillbakadraget, säger Lennart Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen som varit med i förhandlingarna. TEXT BENKT LUNDRÉN

**STOCKHOLM** NOVEMBER 2020

I förra numret av Sjöbefälen konstaterades att Tallink Silja varslat alla sina sjöanställda om uppsägning men att MBL-förhandling i ärendet skulle hållas den 6 november, efter tidskriftens pressläggning. Så småningom ledde förhandlingen fram till att rederiet drog tillbaka varslet, sedan de fackliga organisationerna gått med på en nedgång av arbetstiden med 20 procent med motsvarande löne-minskning.



Foto Marko Stampehl/ Tallink Silja



– Det har tagit 14 förhandlingar så det har inte varit någon lätt process. Men att kunna rädda våra medlemmars jobb är utan tvekan den viktigaste uppgift vi har, säger ombudsman Lennart Jonsson.

Rederiet meddelade i ett mejl till Arbetsförmedlingen på kvällen samma dag att varslet drogs tillbaka.

### Borde ha krediterat de anställda

Tre dagar senare, den 9 november, kom beskedet från regeringen att det statliga stödet till korttidspermitteringar förlängs i första hand till 30 juni 2021.

– Det är en lättnad att varslet drogs tillbaka, men detta var ett resultat av förhandlingen, säger Sjöbefälsföreningens ombudsman Lennart Jonsson. Att korttidspermitteringarna förlängs är förstas också en lättnad för hela sjöfarten, men det beskedet kom alltså tre dagar efter förhandlingen. Då strök rederiet våra lagstiftare medhårs genom att enbart uppge det statliga stödet som skäl för återtagande av varslet.

– Jag tycker att rederiet i sitt uttalande i stället borde ha krediterat de anställda, som faktiskt var beredda till en eftergift i såväl lön som arbetstid för att minska kostnaderna. Det var detta som var den verkliga anledningen till att varslet drogs tillbaka.

Ett av villkoren i avtalet är att det inte kan användas samtidigt som regeringen ger stöd för korttidsarbete.

Tallink Group har senare meddelat att de på grund av minskat passagerarantal lägger ner fartyget *Victoria I:s* trafik Stockholm-Tallinn-Riga. Fartyget ska i stället trafikera Helsingfors-Tallinn på helgerna. **B L**

## Rättelse

I förra numret av Sjöbefälen, nr 7 2020, publicerades ett tema om arbetsmiljövänliga fartyg. Tyvärr föll en artikel bort, en intervju med Anders Bejre, teknisk ansvarig för nybyggnationer hos Sirius Shipping, som handlade om deras arbete med att bygga nya fartyg. Däremot kom Sirius bilder med, men tillsammans med en artikel om arbetsmiljöproblem hos nybyggda fartyg.

Intervjun med Sirius var tänkt att vara med som ett exempel på en

redare som tar arbetsmiljöfrågor på allvar och som satsar på sina fartyg och sin besättning. Det är därför mycket olyckligt att deras bilder fick illustrera fartyg med arbetsmiljöproblem.

Intervjun med Anders Bejre på Sirius, tillsammans med deras bilder, finns att läsa på sidan 34 i det här numret av Sjöbefälen.

Sjöbefälen ber om ursäkt för den felaktiga publiceringen.

## Förlängt statligt stöd för korttidspermittering

**Måndagen den 9 november, kom den glädjande nyheten som alla väntat på. Regeringen förlänger stödet till korttidspermittering med sju månader, alltså fram till den 30 juni 2021.**

Under december till mars kommer stödet att ligga på samma nivå som tidigare i år, 75 procent, medan det går ner på 50 procent under april-juni nästa år.

– Det här är en jätteväkommen nyhet och oerhört viktigt för hela den svenska sjöfartsbranschen. Vi har drivit den här frågan via samarbetet i Blå Tillväxt. Då hade vi dock hoppats på att få en förlängning som gällde hela 2021,

men det här är absolut väldigt välkommet, säger Mikael Huss, vd Sjöbefälsföreningen.

Blå Tillväxt har även drivit frågan om att förlänga de tillfälliga reglerna i sjöfartsstödet, som säger att även upplagda fartyg är berättigade till stöd.

– Även när det gäller de tillfälliga reglerna i sjöfartsstödet hoppas vi på att få en förlängning som gäller hela 2021. Det är en åtgärd som inte påverkar budgeten alls, men som har stor positiv påverkan på rederierna, så vi hoppas verkligen att regeringen tar sitt förnuft tillfång, säger Mikael Huss.

Nya lokala tillämpningsavtal har nu skrivits med de flesta rederierna.



Sjöfartsutbildningar

## Kursdatum

VÅREN 2021

www.sjofartsutbildningar.se  
info@sjofartsutbildningar.se

### HELSINGBORG

#### BST refresh

8–9 februari  
22–23 mars  
12–13 april  
3–4 maj

#### AFF refresh

23–24 februari  
20–21 april

#### Kombi refresh (BST+AFF)

22–24 februari  
19–21 april

### GÖTEBORG

#### BST refresh

8–9 februari  
12–13 april  
17–18 maj

#### Kombi refresh (BST+AFF)

8–10 februari  
12–14 april  
17–19 maj

FÖRNYA ERA  
CERTIFIKAT  
MED OSS!



Brandskyddsföreningen  
Norrbotten

# Sänkta farledsavgifter i Finland – Sverige aviserar en höjning

Finlands riksdag beslöt i mitten av november att förlänga den halvering av farledsavgifterna som gällt sedan 2015. Motivet var att sjöfarten behöver stöd för att klara krisen under pandemin. I Sverige däremot har Sjöfartsverket aviserat en höjning av farledsavgifterna.

TEXT BENKT LUNDRÉN

De minskade avgifterna i Finland ska gälla under hela 2021, och det handlar om ett totalbelopp på 36 miljoner euro. Därtill har det finska Trafik- och kommunikationsverket beslutat upphandla trafik från rederierna som kör mellan Sverige och Finland till ett belopp av 24,7 miljoner euro.

I Sverige är det tvärtom. Här har Sjöfartsverket aviserat en höjning av farleds- och lotsavgifterna. Bakgrunden är att

verket har ett övergripande mål om full kostnadstäckning, 3,5 procents räntabilitet på eget kapital samt "på sikt" en soliditet på 25 procent. Det var länge sedan man uppfyllde dessa krav. Verket uppger för SB att sjunkande godsvolymer och en kraftigt ökad pensionsskuld gör att soliditeten i dag är på sin höjd ett par procent och räntabiliteten en knapp procent. Under ett par år före 2018 hade de till och med ett negativt rörelseresultat. Sjö-

fartsverket har flera gånger i sina anslagsframställningar påpekat de nämnda problemen för regeringen.

Sjöbefälen har bitt Infrastrukturminister Tomas Eneroth om en kommentar. Han hälsar genom sin pressekreterare att regeringen på olika sätt stöttat sjöfarten under pandemin, bland annat genom ett kapitaltillskott till Sjöfartsverket på 300 miljoner kronor.

Anders Westerlund, ställföreträdande enhetschef på Sjöfartsverket, skriver till Sjöbefälen att detta kapitaltillskott sannolikt kommer att göra att verket får ett positivt nettoresultat i år, men det räcker inte för att täcka de förluster man räknar med för 2021 och 2022. Det är orsaken till de avgiftshöjningar som Sjöfartsverket aviserat. Det definitiva beslutet tas av generaldirektören senare i december. **BL**

## Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Welcome back  
Thursday 27 May 2021



[www.sjofart.ax](http://www.sjofart.ax)

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



ALANDIA





# APROPÅ HÖJDA FARLEDSAVGIFTER:

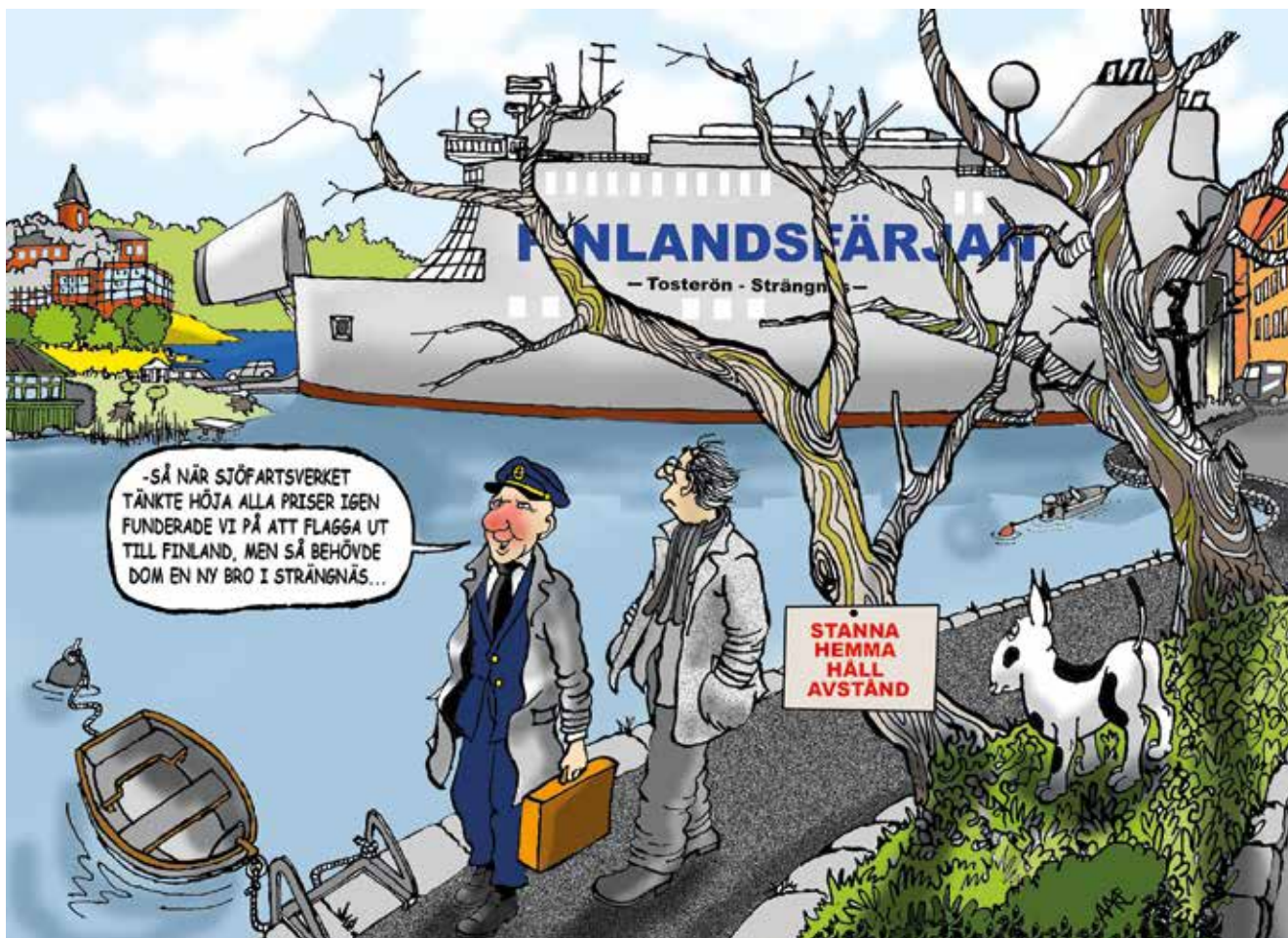


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

*Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk*

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! **Telefon 08-640 94 96**

**E-mail** [katarina.sjofartsklubb@telia.com](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://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



**God Jul!**



## Amorella hade tekniskt fel

Viking Lines Amorellas grundstötning i Ålands skärgård i september berodde på ett tekniskt fel. Det konstaterar den finska Olycksutredningscentralen i en första rapport. Fartyget fick bottenkänning efter att bladen på styrbords propeller av sig själva flyttats till fullt backningsläge. Det berodde på ett fel i fartygets effektregeringssystem.

När befälhavaren upptäckte att fartyget betedde sig onormalt och fick bottenkänning beslöt han att det säkraste var att köra upp henne på stranden vid ön Järsö.

Fartyget hade fått skador på skrovet och i utrustningen i klimatanläggningen. Reparationerna på varvet i Nådendal var klara i början av november. Dessutom har den finska marinen sprängt ett stenblock som förflyttats in i farleden, förmodligen som en följd av grundstötningen.

## Inflaggning i Stena

Stena Line planerar att ha svensk flagg på alla sina färjor mellan Sverige och Tyskland. Det innebär att färjan Mecklenburg-Vorpommern, som trafikerar Trelleborg-Rostock, övergår från tysk till svensk flagg. Rederiets övriga fartyg i Tysklandstrafiken, *Stena Germanica*, *Stena Scandinavia* och *Skåne*, är redan svenskflaggade.

Alla ombordanställda kommer att erbjudas anställning i Stena Line Scandinavia AB.

## 50 miljoner till ekobonus

Fram till den 25 januari 2021 kan redare ansöka om ekobonus vid överflyttning av gods från landsväg till sjöfart. Avsikten är att minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. 50 miljoner kronor avsätts årligen under perioden 2020–2022. Bonusen ska stimulera till nya och förbättrade sjötransportupplägg, och ansökan görs hos Trafikverket.

## Fler fartyg och besättningar överges

Antalet fall där redare överger sina fartyg och deras besättningar ökar igen. I ILO:s databas finns 45 fall registrerade, men enligt databasen Periplous finns åtminstone ytterligare fyra fall.

Periplous drivs av två brittiska forskarstudenter, som lagt ned mycket arbete på att komplettera ILO:s register och göra det mer överblickbart.

Nästan hälften av de aktuella fallen har tillkommit sedan 1 oktober i år. De flesta finns i Västasien och Nordafrika. Förenade Arabemiraten är det värsta exemplet med 12 procent av samtliga fall i världen.

Hälften av fartygen finns i något av de fem registren Panama, Förenade Arabemiraten, Liberia, Togo eller Saint Vincent & Grenadinerna. De drabbade sjömännen kommer oftast från Ryssland, Ukraina, Indien och Filippinerna.



**SJÖSPORTSKOLAN**  
Swedish Maritime Academy

**Effektiva och prisvärda kvalitetskurser**

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg  
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training  
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

[www.sjosportskolan.se](http://www.sjosportskolan.se)

**Svenska sjöräddare smiter från jobbet.**

Tack alla arbetsgivare som låter våra sjöräddare släppa allt för att rädda liv till sjöss när larmet går. Läs mer på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se)



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.



## Gotlandsbolaget säljer trotjänare till Egypten

Rederi AB Gotlands ropaxfartyg *Gute* ska säljas till Ume shipping. Detta bolag ingår i United Marine Egypt, och *Gute* ska börja gå i rorotrafik över Röda havet.

Fartyget levererades ursprungligen från Falkenbergs varv 1979 och har haft en lång rad både civila och militära uppdrag över stora delar av världen ända till Australien. Det kanske originellaste var transporten av ett helt tivoli till Hongkong.

Samtidigt har rederiet beslutat chartra ut *Visby* till en ännu inte offentliggjord befraktare under minst ett halvår. Gotlandsbolagets personal på däck och i maskin kommer att tjänstgöra under chartern.

## Stockholms Hamnar satsar på land-el

Stockholms Hamnar tillsammans med hamnarna i Köpenhamn-Malmö, Århus och Helsingfors satsar på landelförsörjning för kryssningsfartyg. Förutom den positiva miljöeffekten vill man skapa en gemensam standard i hamnarna.

En effekt av satsningen är en ny högspänningsanläggning i Stadsgården i Stockholm, där bland annat Viking Lines färjor lägger till.

Projektet finansieras delvis med bidrag från Naturvårdsverket och EU. Det beräknas vara klart inom tre-fyra år.

## Brexit startar upp taxfreehandeln

Vid årsskiftet lämnar Storbritannien EU. Det gör det möjligt att åter starta taxfree-handel på fartyg mellan Storbritannien och ett EU-land. Redan i september godkände den brittiska regeringen detta, och det har nu även Irlands regering gjort.

Den återuppväckta handeln har stor betydelse för Stena Line. 10 av rederiets 18 linjer går via Storbritannien. På *Stena Europe*, som går mellan Rosslare på Irland och Fishguard i Wales, kommer butiksytorna att byggas om.

En annan effekt av Brexit är att de irländska transportörerna efterfrågar fler direktlinjer till övriga EU. Därför har Stena Line utökat antalet avgångar mellan Rosslare och franska Cherbourg med närmare 20 procent.

## Ny linje Göteborg-Vestlandet

Det norska rederiet Sea-Cargo drar vid årsskiftet igång en ny linje mellan Göteborg och de norska västkusthamnarna Stavanger, Bergen, Sunndal och Ålesund. Linjen är också kopplad till Swinoujscie i Polen.

Tore Knudsen, direktör på rederiets shippingdivision säger i ett pressmeddelande att de fått ett överväldigande gensvar från marknaden för satsningen. Sea-Cargo har aldrig förut funnits i Göteborg, där de nu kommer att öppna ett kontor.

Jacob Minnhagen, chef för Göteborgs hamns senior market, är glad över det nya rederiets ankomst.

– Här pratar vi om gods som tidigare transporterats på väg i stor utsträckning, påpekar han i pressmeddelandet.


**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: 08-556 943 30  
E-post: info@sjomanskyrkan.com  
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com




God Jul & Gott Nytt År!



CRYSTAL  
CRUISES



DREAM CRUISES



STAR CRUISES

# Nytt avtal med Almega klart

Sjöbefälsföreningens avtalsförhandlingar med Almega är avslutade och det blev ett rent lönepåslag. Förhandlingarna med Sarf pågår i skrivande stund fortfarande.

TEXT SOFI CEDERLÖF

I mitten av december avslutades avtalsförhandlingarna med Almega för skärgårdstrafiken. Resultatet av förhandlingarna blev ett rent lönepåslag.

– Tyvärr lyckades vi inte komma överens om några ändringar av de allmänna villkoren den här gången, utan det blir ett rent lönepåslag i enlighet med industriavtalet. Däremot har vi enats om att starta en arbetsgrupp som ska försöka jobba fram en alkohol- och drogpolicy, säger Mikael Huss, vd Sjöbefälsföreningen.

Förhandlingsdelegationen lyckade få avtalet att gälla från den 1 augusti och att

det nu blir en retroaktiv löneutbetalning. Avtalsperioden ligger tre månader före industriavtalet, det är därför lönejusteringarna inte helt följer de flesta övriga på arbetsmarknaden.

Avtalet med Sarf på Storsjösidan gick ut den 31 januari. Båda avtalen har prolongerats, det vill säga förlängts, i väntan på att industriavtalet ska bli färdigt, som sätter det så kallade märket för övriga arbetsmarknaden. På grund av Corona pausades avtalsförhandlingarna i stort sett innan de hunnit komma igång i våras.

I början av november blev industriavta-

let färdigt, och resultatet för industrin blev ett avtal på 5,4 procent över 29 månader. Det innebär i praktiken att det inte blev någon retroaktiv lönehöjning för månaderna mellan april-oktober. Löneökningen blir 3 procent från 1 november till och med den 31 mars 2022. Från 1 april 2022 till 31 mars 2023 blir löneökningen 2,4 procent. De sista 12 månaderna är uppsägningsbara. Förutom löneökningar innehåller avtalet också avsättningar till pension, och för LO-förbunden en låglönesatsning.

I skrivande stund pågår fortfarande avtalsförhandlingarna mellan Sjöbefälsföreningen och Sarf. Förhandlingsdelegationen består av Sjöbefälsföreningens VD och ombudsmän samt styrelsen.

Sjöbefälsföreningen återkommer med mer information när avtalet är tecknat.

## Inga nya lotsningsregler från årsskiftet



Transportstyrelsen (TSS) har i tre år arbetat med en översyn av de svenska lotsreglerna. I år lades ett förslag om nya regler fram som fick kritik av så många remissinstanser att det inte kommer att genomföras vid årsskiftet 2020/2021 som var tänkt.

TEXT BENKT LUNDGREN FOTO SOFI CEDERLÖF

Vissa detaljer kommer sannolikt att skickas ut för ny remissbehandling innan ett reviderat förslag läggs fram.

Bland de detaljer som kritiserats av

remissinstanserna kan nämnas en generell lotspliktsgräns för fartyg över 70 meter. Dispens skulle krävas för att ett sådant fartyg skulle befrias från lotsplikten.

Ett resultat av att det dröjer med ett nytt regelverk är att avgiften för att söka lotsdispens inte höjs från årsskiftet. Transportstyrelsen hade aviserat en sådan höjning men skriver i ett pressmeddelande att höjningen inte genomförs. Orsaken förutom att lotsreglerna inte ändras är att TSS fått lägre kostnader för vägtrafikregistret på grund av pandemin plus att det, som de skriver, "finns en osäkerhet framåt".

### SBF har suttit i expertgruppen

Sjöbefälsföreningen har deltagit i såväl referensgruppen som expertgruppen i Transportstyrelsen under utredningen.

– Ärendet handlar om säkerhet för fartyg och dess besättning genom fartygets säkra framförande i lotspliktigt område, säger ombudsman Lennart Jonsson. En olycka i en sådan miljö kan få ödesdigra konsekvenser för såväl människa som miljö. Mot bakgrund av detta är det av största vikt att frågan utreds ordentligt.

Föreningen svensk sjöfart har betecknat TSS' syfte och mål med nya lotspliktsregler som "lovvärt". Föreningen har vidare uttalat att "det behövs en permanent revideringsgrupp som möjliggör att lotsningen kontinuerligt hänger med i den tekniska utvecklingen". **B L.**



# Var med och gör Sverige närmare

Inför sommaren 2021 söker vi sjömän till tjänster i hela Sverige;

Befälhavare till både lindrivna och frigående färjor

Överstyrmän

Motormän/Matroser

Mer information hittar du på [trafikverket.se/farja](https://trafikverket.se/farja)

# Konkurrerande kollektivavtal

**Hamnarbetarförbundet, som har ett andrahandsavtal med Sveriges hamnar, har stämt APM Terminals Gothenburg i Arbetsdomstolen för kollektivavtalsbrott. Men när domen nu kom i slutet av november gick AD på arbetsgivarnas linje. Juristen Stig Gustafsson reder ut varför.**

I en 43-sidig dom den 25 november 2020 har Arbetsdomstolen (AD) än en gång slagit fast att Hamnarbetarförbundets kollektivavtal med arbetsgivarorganisationen Sveriges hamnar ska betraktas som ett så kallat andrahandsavtal. Förstahandsavtalet är det avtal som arbetsgivarorganisationen har med Transportarbetareförbundet. APM Terminals Gothenburg AB (bolaget) är medlem i Sveriges Hamnar och därmed bundet av båda kollektivavtalen. Tvist har uppstått mellan parterna om bolaget, bland annat genom att besluta om nya arbetstidsscheman utan att träffa en lokal överenskommelse om detta med Hamnarbetarförbundet, brutit mot bestämmelser i Hamnarbetarförbundets kollektivavtal. Förbundet har yrkat skadestånd för detta kollektivavtalsbrott. AD avslag detta yrkande.

## Kan inte ha två kollektivavtal

Detta rättsfall belyser tydligt hur avtalen blir oförenliga med varandra och varför den tvingande principen om förstahandsavtal måste upprätthållas. Bolaget har alltså inte ensidigt ändrat arbetstidens förläggning för Hamnarbetareförbundets medlemmar utan denna har ändrats med stöd av den lokala arbetstidsöverenskommelse som träffats med Transport och som blir tillämplig även på Hamnarbetareförbundets medlemmar.

I Sverige anser vi att man inte kan ha två kollektivavtal med olika bestämmelser inom samma bransch. Den svenska arbetsmarknadsmodellen innebär att det

är ett kollektivavtal per bransch som gäller på arbetarsidan. Om två kollektivavtal gällande för samma grupp av arbetstagare konkurrerar med varandra ska det först tecknade avtalet tillämpas.

## Flera liknande fall

Låt oss först se på de rättsliga förutsättningarna och reglerna när det gäller möjligheten att få ett kollektivavtal på ett område där det redan finns ett kollektivavtal.

Ett exempel är Hamnarbetarförbundet, men det finns flera. Redan 1969 prövade AD en tvist rörande Lotsförbundet, som var en utbrytning ur TCO-S, och som strejkade för att få ett kollektivavtal med staten till stånd. AD fann dock att lagreglerna om förenings- och förhandlingsrätt inte gav stöd för yrkandet om rätt att få träffa ett kollektivavtal. Statens dåvarande arbetsgivarorganisation – Statens Avtalsverk (SAV) – förklarade att man bara ville sluta kollektivavtal med de stora huvudorganisationerna. En splittring på arbetstagsidan skulle kunna medföra stora risker för arbetsfreden framhöll SAV.

Ett likartat fall kom under AD:s prövning 1972 då Lokmannaförbundet, som var en utbrytning ur det dåvarande Järnvägsmannaförbundet, ville få ett eget kollektivavtal. AD gjorde samma bedömning som i lotsmålet – lagens regler gav inte stöd för Lokmannaförbundets yrkande. Förbundet gick då vidare till Europadomstolen och hävdade att domen var en kränkning av Europarådets konvention om de mänskliga rättigheterna. Europa-

domstolen fann dock i sin dom att någon kränkning av konventionen inte ägt rum. Domen bygger på tanken att SAV fullföljde ett lojalt syfte med sin politik att begränsa antalet organisationer man slöt kollektivavtal med. En arbetsgivare har alltså rätt att vägra träffa kollektivavtal om arbetsgivaren anser det vara en fördel att begränsa antalet avtalslutande parter.

## Hänvisar till ILO-konvention

Hamnarbetarförbundet har slutligen i årets tvist anfört att AD måste beakta Sveriges åtaganden enligt Europarådets sociala stadga och ILO-konventioner vilka ska främja frivilliga förhandlingar för att uppnå reglering av arbetsvillkoren i kollektivavtal. AD kommenterar detta i 2020 års dom på följande sätt:

”Tvistefrågan i målet rör vad som gäller för det fall arbetsgivaren är bunden av konkurrerande kollektivavtal. AD har i sin tidigare praxis därvid tagit hänsyn till hur arbetsmarknaden fungerar och till vad som får anses vara ändamålsenligt för såväl arbetstagare som arbetsgivare och för arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. Vid konflikt mellan två avtalsbestämmelser måste någon bestämmelse ges företräde. Arbetsdomstolens praxis innebär inte att ett andrahandsavtal i sig är ogiltigt. Genom ett andrahandsavtal får arbetstagarorganisationen bland annat rättigheter enligt medbestämmandelagen, arbetsmiljölagen, förtroendemannalagen och styrelserepresentationslagen för de privatanställda. Därutöver är arbetsgivaren enligt 41 § medbestämmandelagen förhindrad att vidta stridsåtgärder mot arbetstagarorganisationen.”

Efter denna programförklaring konstaterar AD att domstolens avgörande i målet inte kan anses stå i strid med eller motverka internationella regler om föreningsrätt och rätt till kollektiva förhandlingar. Hamnarbetarförbundets yrkande avslogs därför. Är sista ordet nu sagt? **S G**



**Professionella dykare  
med kort varsel**

Telefon +46 (0) 705-44 45 54  
[www.marineworks.se](http://www.marineworks.se)

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ  
[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)



# Vice ordförande har ordet

Sjöbefälsföreningens kongress för 2020 har precis genomförts häromdagen. Nu har den nya kongressperioden för 2020–2023 just påbörjats. Det har valts ny styrelse, nya kommittéer, nya revisorer och en ny valberedning. Stadgarna för både Sjöbefälsföreningen och Sjöbefälsföreningen-O har justerats och ändrats lite. Strax över 50 motioner har behandlats på kongressen, och det blir en del för den nya styrelsen att hantera under perioden.

Digital kongress. Det fanns nog inte en tanke om detta i början på året. Då var det fysisk kongress som var planen, allt var som vanligt och, vi skulle ta steget ut i den digitala världen med en "röstnings-app". Detta var stort; att rösta i en App och ha en App som hjälpmedel. Kommer det att vara lika demokratiskt?? Kommer alla att kunna hantera dessa nymodigheter?? Nu är läget ett annat. Vår lilla fackförening har fått ta omtag efter omtag för att vi skall kunna ha vår demokratiska process i föreningen. Vi har fått ha en extrakongress med de valda till 2016 års kongress, bara för att kunna "flytta" årets kongress från juni till december. Kansliet har fått göra allt jobb både två och tre och flera gånger utefter ändrade råd och riktlinjer. Eller "om-utifall-att" råd och riktlinjer kommer att förändras. Vi är en liten förening, det får vi inte glömma bort, vi har inte alla de resurserna som de stora bjässarna har. Vi har få personer på kansliet, vi har en liten slimmad organisation. En kongress i sig brukar stretcha vår organisation till bristningsgränsen i vanliga fall. Och i år har det varit än värre för dem. Dessutom har det mesta utav arbetet fått ske på distans, enligt de direktiv som funnits.

Men nu är vi i mål för denna gång, och det blev en kongress. Digitalt. Det enda fysiska var de två försändelser som kansliet sände ut till kongressdeltagare, med allt material med mera. Det fungerade mycket bra. Bara cirka en halvtimme teknikstrul för alla, dag två. Men informationen löpte på bra via mail med vad vi skulle göra, när vi kunde logga in med mera. Annars tycker jag att röstnings-

förfarandet var mycket bättre än alla tidigare kongresser jag deltagit vid. Kändes som alla behövde vara mer "med" hela tiden och trycka på ja/nej knapparna ofta. Det som jag upplevde som mindre bra var att diskussionerna nästan helt uteblev. Och så saknar jag de personliga mötena, alla diskussioner, nya människor att lära känna, nätverkandet.

Att gå över från fysiska möten till digitala möten, skiljer sig en del åt. Det är ett helt annat arbetssätt och det kräver en del av alla deltagare. Man behöver ha en annan typ av mötesdisciplin. Man måste ha en sittplats, som man står ut med att sitta på i flera timmar (utan att bli störd av det vanliga familjelivet som pågår i bakgrunden). Vi är ju inte heller kontorsanställda (fast det känns så ombord ibland, när man inte fått lämna tangentbordet på flera timmar), eller har en arbetsgivare som skall förse oss med lämplig arbetsplatsutrustning. Vi är privatpersoner som ställer upp på nästan helt ideell basis för föreningens demokratiska process.

Tack alla kongressdeltagare för Er tid och för allt det arbete Ni lagt ner, för att få detta att lyckas. Tack till Valberedningen, som också fått en annorlunda Kongress.

Tack kongressen, för ett fortsatt förtroende, som 2:e vice ordförande, de kommande fyra åren.

Och kansliet och all personal, utan ER skulle inte Sjöbefälsföreningen finnas. Tack, är ett ord som inte räcker för det Ni gör!



ANNELIE HAMBERG

## Refresher-kurser mitt i Stockholm city

Sjöskolan ligger mitt i Stockholm i marin miljö, med god access via kollektivtrafik, bil och båt. Även nära till flera centrala boendealternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

**sjöskolan**  
PÅ BECKHOLMEN

Boka din kursplats idag  
sjoskolan.se

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001



www.sjoskolan.se info@sjoskolan.se tel 08-661 09 09



**CHARTERFRAKT  
BALTIC CARRIER AB**  
SKÄRHAMN



**FLOATEL**  
INTERNATIONAL

[www.floatel.se](http://www.floatel.se)



**THUNBOLAGEN**  
— ERIK THUN AB —

[www.thun.se](http://www.thun.se)



[www.dfds.com](http://www.dfds.com)



[www.steneline.com](http://www.steneline.com)

*Tack för i år,  
vi ses snart igen!*



[www.marinspect.eu](http://www.marinspect.eu)



[www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)



[www.walleniusmarine.com](http://www.walleniusmarine.com)

*God Jul &  
Gott Nytt År*

önskar

**Rederi AB Älvtank**  
[www.alvtank.se](http://www.alvtank.se)



**AB Ramantenn**  
**Marinelektronik**

[www.ramantenn.se](http://www.ramantenn.se)



[www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se)



**TERNTANK**

Shipping, Chartering &  
Ship Management

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

[www.terntank.com](http://www.terntank.com)

**God jul och  
gott nytt år önskar  
Alandica Shipping  
Academy.**

[www.asa.ax](http://www.asa.ax)



**Trydells**  
TRYCKERI

[www.trydells.se](http://www.trydells.se)

*God Jul & Gott Nytt År*  
önskar JOWA



[www.jowa.com](http://www.jowa.com)

**ACCEPT**  
Försäkringar

[www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal)



 **SJÖFARTSVERKET**  
www.sjofartsverket.se

  
**BUREAU  
VERITAS**  
www.bureauveritas.se

**God Jul & Gott Nytt År  
för säkerhets skull**

  
NAVAL AB

  
ekensnaval.com

  
**WISBY TANKERS AB**  
wisbytankers.se

  
www.aboamare.fi  
**Julhälsningar från Aboa Mare**

  
REDERI AB  
VERITAS TANKERS  
www.veritastankers.com

**WALLENIUS SOL**  
wallenius-sol.com

**IDEA MARINE AB**  
www.ideamarine.se

  
**FALK-EL AB**  
0346-150 95 • info@falkel.se  
www.falkel.se

**God Jul & Gott Nytt År**

  
CHRIS-MARINE



**Sjömanskyrkan Stockholm**  
www.sjomanskyrkan.com

  
**Stena Teknik**  
CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

www.stenateknik.com

  
**FURETANK**  
www.furetank.se

**ASM**  
Merry Christmas!



admare.se

**God Jul och  
Gott Nytt År**

önskar Sjöbefälen och våra annonsörer





# Uppskattad sjömansservice jubilerar

På 40-års jubilerande Rosenhill i Göteborg samlas sjöfolk från hela världen. Sjömanscentret erbjuder en rad olika aktiviteter, både för besättningar på ineliggande fartyg men även för svenska sjömän som är i land.

– Det känns att vi är uppskattade och verkligen fyller en funktion för sjöfolket, säger platschefen Agneta Swenson. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL

**GÖTEBORG** OKTOBER 2020

Rosenhill står högt upp på besökslistan bland de sjömän, som med sina fartyg anlöper Göteborg. Centret är en samlingsplats för allehanda arrangemang, särskilt med fokus på idrott och motion, men även en knutpunkt för kommunikation och kultur. Sedan 2007 är Rosenhill en

del av Sjöfartsverkets verksamhet. Före 2007 var Rosenhill knutet till Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) och ännu tidigare drevs rörelsen under Handelsflottans välfärdsråd, från så långt tillbaka som 1948.

– Det vi idag kallar Nya Rosenhill invigdes 1980 även om gamla Rosenhill har funnits sedan 1960. Då var anläggningen

betydligt mindre än idag, en cafeteria, några bordtennisbord och tillgång till olika utomhussporter som fotboll och minigolf. Det som drev fram beslut om det Rosenhill vi har idag, Nya Rosenhill, var svårigheter att driva den gamla anläggningen vintertid, eftersom många aktiviteter var utomhusanknutna, förklarar Agneta Swenson.



Här uppvakts Agneta av Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningens ombudsman i Göteborg.

– Agneta gör, och har gjort, en jätteinsats för Rosenhill, säger Johan Marzelius som även är ordförande i Rosenhills lokala styrelse.



Våren 1980 stod nya Rosenhill klar.

Den ursprungliga byggnaden, som idag innehåller ett välsorterat bibliotek, finns kvar, och ingår i det som idag kan kallas multianläggning med betoning på olika slags motions- och idrottsaktiviteter med koppling till bollsporter – inne och ute, friidrott, simning, tennis, gymträning, med flera.

### Namnet kommer från rosintresse

Fotboll och fotbollsturneringar har alltid haft en naturlig plats i verksamheten genom Göteborgs status som genuin fotbollsstad.

– Årliga fotbollsturneringar kör vi fortfarande. Bland annat en 24-timmars turnering där det spelas matcher dygnet runt. De första matcherna arrangerades redan på 50-talet på en plan som kallades Sjöörvarvallen, den låg nere vid dåvarande Götaverken, berättar Agneta.

Både före UEFA-ordföranden Lennart Johansson och före IFK Göteborgsbasen, Gunnar Larsson, har i samband med internationella turneringar, delat ut fotbollspriser till sjöfolk.

– Vi arrangerar även tre årliga golfturneringar på olika platser i landet, bland annat i Kalmar. Två av dessa tävlingar sponsras delvis av Sjöbefälsföreningen.

Namnet Rosenhill har troligen sitt ursprung i det rosintresse som Sjöfolksförbundets dåvarande ordförande, Johan S Thore hade.

– Han var väldigt engagerad i vår lokala styrelse och såg till att det planterades olika slags rossorter.

### Sjöfolkets behov förändras

Kärnan och huvuduppdraget i Rosenhills verksamhet är formellt att centret ska ”kompensera sjöfolket för det utbud inom kultur, fritid och information, de riskerar att gå miste om när de är på sjön”.

Konsekvensen av detta är att verksamhet och utbud genom åren anpassats utifrån sjöfolkets förändrade behov och ändrade efterfrågan av service och tjänster.

– Fortfarande arrangeras många idrotts- turneringar även om det idag är stort intresse även för individuella aktiviteter som gym, simning och löpning. Böckerna har kompletterats med e-utgåvor. Filmvisningen ombord var förr ofta gemensam men nu tittar oftast var och en på sin egen laptop. Vi försöker att hänga på utvecklingen, säger Agneta.

### Kontakt med familj viktigast

Agneta Swenson berättar vidare att fartygen ute till sjöss inte på långa vägar har samma möjlighet till wifi-uppkoppling jämfört med möjligheterna i land.

– Vi skickar fortfarande ut filmer på dvd, till olika destinationer ute i världen och som då i vald hamn, levereras till fartyget.

Kommunikation med hemmaplan är en av de populäraste aktiviteterna när

Rosenhill får besök av besättningar från gästande fartyg. Den mest efterfrågade produkten på Rosenhill de senaste åren, är nationella sim-kort till telefonen för surfing och för smidig kontakt med anhöriga och närstående till en låg kostnad.

– Många frågar efter det. Förr var det telefonhytter och collect-call som gällde. Sedan hade vi stationer med datorer där besökarna kunde koppla upp sig. Idag är det egna laptops och framförallt mobiltelefoner som gäller.

En annan stor förändring är att besättningarna på fartygen minskat och att tiden i hamn är kortare.

– Förr hade vi alla nationaliteter med tonvikt kanske på sydamerikaner. Idag är det mest filippinare, ryssar och polacker. Förutom de hemmavarande svenska sjömän som besöker oss, säger Agneta.

### Ändrade rutiner

I takt med att tiden i hamn minskat för gästande fartyg har Agneta Swenson och hennes kollegor fått ägna mer tid att förbereda fartygsbesöken.

– Vi försöker på ett tidigt stadium ”fånga upp” besättningarna genom mail och genom samarbete med agenten. Syftet är att sondera intressen och önskemål och utifrån det kunna erbjuda aktiviteter. Det blir mer och mer att vi skräddarsyr vår service för att kunna tillgodose våra besökare. Det kan vara allt från att anordna shoppingrundor, sightseeing, till att komma i kontakt med en kyrka.

Vanligtvis hämtas besättningen av Rosenhills personal vid fartygen. Men vid återresa till fartygen lämnas besökarna vid Port Entry, detta av säkerhetsskäl.

– Före covid-19 gjorde vi ofta fysiska fartygsbesök men idag sker all kommunikation digitalt eller via telefon. Det är alltid trevligt att gå ombord för att diskutera upplägg om aktiviteter och berätta om vad Rosenhill har att erbjuda, men det är vi tyvärr förhindrade att göra idag, förklarar Agneta.

#### ROSENHILL

**Ägare:** Sjöfartsverket

**Verksamhet:** Sjömansservice.

**Medarbetare:** 10 stycken

**Platschef:** Agneta Swenson

Antal besökare under ett år: 50 000, varav 8 000 utgörs av utländska besättningar och resterande är landbaserat sjöfolk, branschknuten personal men även externa hyresgäster.



Lastad med boklåda. "Även om vi går över till e-böcker så är det besättningar som vill ha en låda fysiska böcker levererade till fartyget", säger hon.



Även om mycket förändrats i Göteborg sedan Rosenhill byggdes, ligger anläggningen fortfarande strategiskt placerad nära flera hamnområden.



Rosenhill har ett brett utbud av motionsaktiviteter, något för alla. Från fina biljardbord, väl utrustat gym till trivsamt badanläggning och mycket annat.



### Rosenhill är världsbäst

2010 röstades Rosenhill fram av sjömännen till den internationella utmärkelsen "Seafarers Centre of the year".

– Jättekul, givetvis. Vi försöker att jobba med en hög servicegrad och på alla sätt hjälpa till för att underlätta vardagen för sjömännen. Att vi är uppskattade märks på all positiv feedback som vi får från våra besökare. På något sätt känns det som om vi bidrar till att skapa en bra arbetsmiljö för sjöfolket, även när de är i land.

Även om verksamheten löper inom fasta uppdragsramar är det ofta ett skiftande vardagsinnehåll.

– Det gäller för oss att vara pålästa och ha viss omvärldsbevakning om det exempelvis har inträffat något i besökarnas hemland och det kan ju vara av både positiv och negativ karaktär.

Många gånger får vi vara med och dela

positiva upplevelser bland utländska besökare, till exempel när någon för första gången på bild eller film får se sitt nyfödda barn eller barnbarn, det är ofta väldigt gripande, säger Agneta.

### Mänskliga värden

Verksamheten är en del av Sjöfartsverket. All service till gästande besättningar är kostnadsfri för besökarna. Hemmavarande sjöfolk, sjöstudenter och pensionerade sjömän har ett subventionerat medlemskap på 600 kronor per år. Övrig branschknuten personal betalar 2 600 kronor i årsavgift.

Anläggningen är bemannad kl 7–22 vardagar och kl 10–18.30 under helger.

Till följd av den pågående pandemin är 40-årsfirandet uppskjutet.

– Vi arrangerar något när allt lugnat ner sig.

Vi går mot en värld med ett allt starkare teknikberoende och ökad digital hantering vilket kan minska behovet av fysiska sociala kontakter. Vilken roll kommer Rosenhill att spela de närmaste årtiondena?

– Människan och vårt humankapital behöver fysiska möten med innehåll och social hållbarhet, även i framtiden. Även om vi kommer att utvecklas genom ökad digitalisering och bli mer klimatsmarta, kommer de mänskliga kontakterna även i framtiden att vara det som bär verksamheten vid Rosenhill, säger Agneta Swenson. **JE**

*Fotnot: Sedan den här artikeln skrevs har restriktionerna på grund av covid-19 skärpts och Rosenhill har därför beslutat att stänga gymmet, poolen, bastun och omklädningsrum tillsvidare. Övrig verksamhet har fortfarande öppet.*

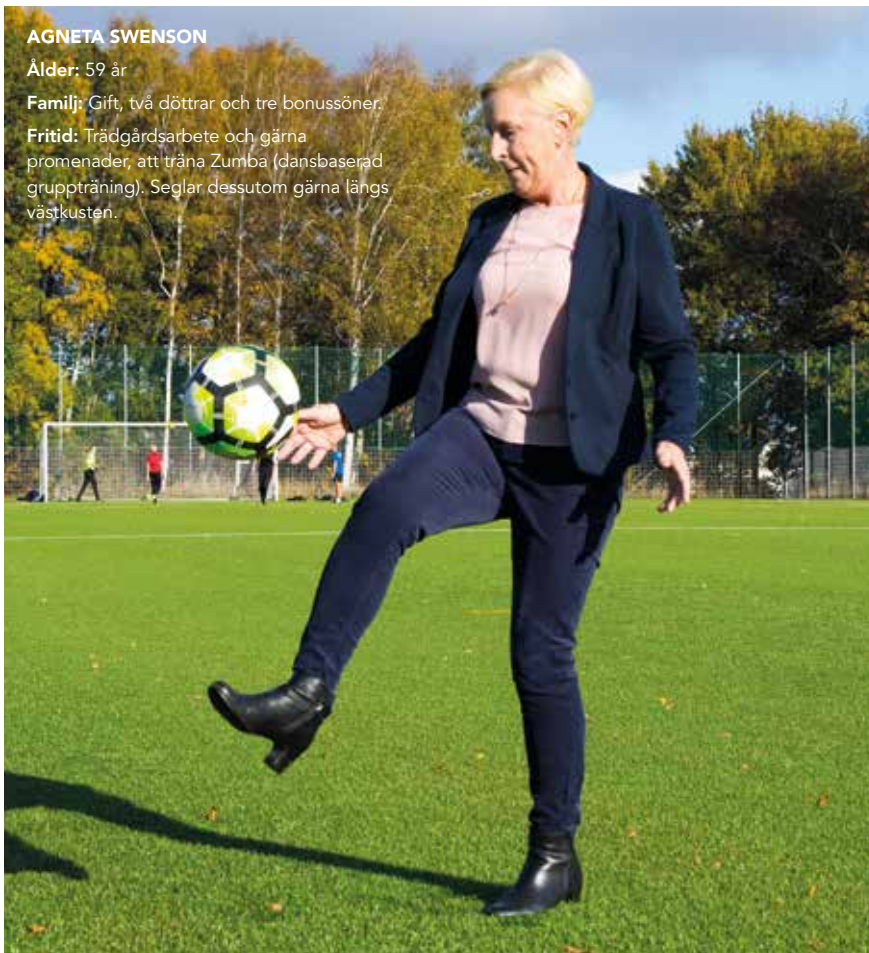


## AGNETA SWENSON

Ålder: 59 år

Familj: Gift, två döttrar och tre bonussöner.

Fritid: Trädgårdsarbete och gärna promenader, att träna Zumba (dansbaserad gruppträning). Seglar dessutom gärna längs västkusten.



# 40 år av arbetsglädje och serviceanda

Agneta Swenson är platschef på Rosenhill. Samtidigt med anläggningens jubileum firar hon själv 40 år som högt uppskattad ledningsperson på Rosenhill.

**GÖTEBORG** OKTOBER 2020

Genom åren har Agneta Swenson varit en starkt bidragande orsak till att Rosenhill blivit en modern anläggning i topptrim och en omtyckt samlingsplats för världens sjöfolk.

Det var ingen tillfällighet att Agneta sökte sig till sjöfarten.

– Min far var direktör i Stiftelsen Skeppsbyggnadstekniks forskning under 50- och 60-talen. Min mor, som tidigt blev änka,

fick positivt intryck av sjöfarten genom sin kontakt med olika utländska sjömanskyrkor, i samband med fars tjänsteresor. Sjöfarten låg familjen nära och mycket kretsade kring fartyg, segling och västkusten.

Agneta är uppvuxen på Hisingen, inte särskilt långt från Rosenhill. Under ungdomsåren ägnades mycket fritid åt idrott, både individuella grenar och lagidrotter.

– Basket och fotboll var mina stora intressen.

Basket i dåvarande GKIK i Göteborg och fotboll i BK Häcken.

Erfarenheten av idrott på toppnivå får Agneta användning av än idag när hon hoppar in som domare i någon av de turneringar som regelbundet anordnas på Rosenhill.

– Det kan vara basket, fotboll eller volleyboll.

Någon osäkerhet att iklädda sig domarrollen finns inte.

– Jag har faktisk tagit domarkort och dömt en hel del fotboll aktivt.

Agneta är utbildad fotbollsdomare med behörighet att döma upp till division 2 Dam.

## Överraskad

Vintern 1979/80 annonserades tjänsten som platsombud på Rosenhill ut.

Agneta sökte.

– Föreståndaren Stig Danielsson var nog ganska överraskad över att en kvinna sökte tjänsten, men han gav mig jobbet, berättar Agneta. På den tiden var det gott om fartyg i hamnen och dagliga fartygsbesök för att serva sjömännen med boklådor och annat.

Även om Agnetas huvudplacering alltid varit i Göteborg så finns en rad andra hamnar på meritlistan, Helsingborg, Antwerpen, Rotterdam och Lübeck, där Agneta hjälpt till med att serva svenska besättningar.

– Det har varit fantastiskt kul att få jobba i olika hamnar.

Karriärvägen till positionen som platschef har gått via tjänst som platsombud, biträdande intendent, motionsansvarig och sedan 2010 platschef.

40 år på Rosenhill vittnar om en hög trivselfaktor.

– Service ligger mig varmt om hjärtat. Överhuvudtaget upplever jag jobbet och den målgrupp vi arbetar med, som väldigt stimulerande och omväxlande, ingen dag är den andra lik. Min inställning har alltid varit att om man möter en människa med ett gott sinne så blir man ofta väl bemött tillbaka.

Det fanns säkert ingen tanke på att stanna på samma arbetsplats i 40 år när Agneta hade sin första arbetsdag på Rosenhill.

– Jag ångrar inte en sekund att jag stannat kvar på Rosenhill. Tvärtom är jag tacksam för att jag fått jobba med denna fina verksamhet och då tillsammans med fantastiska kollegor och en härlig målgrupp, säger Agneta. **J E**

”Ser vi till godsflödet som helhet  
tycker jag att det har fungerat väl”





## Han överväger att förstatliga Gotlandstrafiken, har tillsatt en utredning om sociala villkor till sjöss och har engagerat sig i sjömännens avlösningsproblem under Coronapandemin. Sjöbefälen har pratat sjöfart med infrastrukturminister Tomas Eneroth. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2020

### Nu har det gått ett drygt halvår sedan Coronapandemin bröt ut. Hur tycker du att sjöfarten klarat sig så här långt?

– Det har förstas varit en väldigt stor utmaning, men jag tror att branschen uppskattade att vi i ett tidigt skede säkerställde exportkrediter för att kunna ge ekonomisk stöttning och att det blev möjligt att behålla sjöfartsstödet även för upplagda fartyg. En slutsats av pandemin är skillnaderna i hur de rederier som har tyngdpunkt mot gods klarar sig i jämförelse med de som främst har persontransporter, men vilka konsekvenser och lärdomar man ska dra av det på längre sikt överlåter jag till branschen. Ser vi till godsflödet som helhet tycker jag att det har fungerat väl, förutom en begynnande containerbrist i början av pandemin.

### Har du själv dragit några lärdomar under pandemin?

– Ja, en lärdom jag tar med mig är vikten av fungerande besättningsbyten. Det har varit ett stort problem under senaste halvåret där sjömän blivit kvar ombord på sina fartyg väldigt länge utan att kunna åka hem. Det här måste fungera bättre och det är en fråga jag kommer att lyfta på internationell nivå. Något annat som blivit tydligt under pandemin är behovet av redundans i transportsystemet. Om exempelvis godstransporterna över Öresundsbron stoppas måste varuflödet kunna ta andra vägar, som sjövägen. För ett exportberoende land som Sverige är det väldigt viktigt att ha fungerande transporter.

### Nyligen kom beskedet att ni tillsätter en utredning om de sociala villkoren till sjöss. Vad ligger bakom det beslutet?

– Jag gör det här av dubbla anledningar. Dels hade vi ett antal incidenter förra och förrförra sommaren som hängde samman med alkoholpåverkade individer och jag

vill säkerställa att vi gör något åt det. Ett par av de här olyckorna hade kunnat sluta riktigt illa och fått allvarliga konsekvenser för den marina miljön. Dels är det dags att vi tittar närmare på arbetsmiljön inom sjöfarten. Vi har jobbat mycket med arbetsmiljön inom de andra transportslagen, men inte sjöfarten. I det här ligger också den utredning som Transportstyrelsen gjorde om villkoren inom sjöfarten förra året och som visade på en hel del problem liksom problemen med besättningsbyten under Coronapandemin.

### Vilka fartyg kommer att omfattas av den här utredningen?

– Både svenska och utländska. I den utsträckning det är möjligt ska vi titta på internationell sjöfart och det kan komma att behövas förändringar i internationella regelverk. Jag kommer att informera om vårt arbete under EU:s nästa minister rådsmöte. När det handlar om alkohol sköter sig svensk sjöfart väl vilket jag också varit tydlig med i mina uttalanden. Däremot tror jag att det finns en hel del att göra här hemma när vi pratar om sociala villkor, arbetsmiljö, karriärmöjligheter, otrygga anställningar och så vidare. Det är också en fråga om rekrytering och att vara en attraktiv arbetsgivare. När bara två till fyra procent av de som arbetar i driften på fartygen är kvinnor är det uppenbart att det finns en stor utvecklingspotential.

### Ni har gett Trafikverket i uppdrag att utreda Gotlandstrafikens framtid och även se över möjligheten att förstatliga fartygsförbindelsen till ön. Hur kommer det sig?

– Nuvarande avtal löper ut 2027 och vi vill i god tid se över de alternativ som finns när vi ska besluta om hur trafiken ska drivas vidare efter det. Gotlandstrafiken har varit upphandlad under många år, men i realiteten är det endast ett mycket begränsat antal aktörer som kan vara intresserade av att driva den här trafiken och därför är det intressant att

även titta på ett helstatligt alternativ. Men Destination Gotland har skött trafiken väldigt väl och tagit initiativ till miljöförbättrande åtgärder och ökat kvaliteten för de resande.

### Vilka för- och nackdelar kan finnas mellan Gotlandstrafik i dag jämfört med ett helstatligt alternativ?

– Det får utredningen visa, men det kan handla om kostnader, kvalitet, miljöinsatningar och så vidare. Men det här är ingen principalsak för mig. Jag är en socialdemokratisk pragmatiker och vill ha en bra fartygsförbindelse mellan Gotland och fastlandet. Det är det viktigaste.

### En återkommande politisk fråga under senare år har varit överflytten av inrikes gods från land till sjö, men hittills har inte mycket hänt. Vilka åtgärder krävs för att få till stånd en förändring och faktiskt öka sjöfartens andel av inrikes godstransporter?

– Jag bedömer sjöfarten som ett konkurrenskraftigt och klimatsmart alternativ men vi behöver förändra attityder och beteenden, inte minst hos transportköparna. Det finns en tendens att gå på invanda mönster och gamla avtal även när sjöfarten skulle vara ett mer gynnsamt alternativ. Pia Berglund, vår samordnare för nationell sjöfart, jobbar intensivt med de här frågorna och i det transportpolitiska rådet arbetar vi nära transportköparna för att visa vilka alternativ som finns. Men det kommer nog ta ett antal år innan vi ser en tydlig beteendeförändring.

### Vad mer behövs för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och attraktionskraft gentemot de andra transportslagen?

– Det viktigaste är hamnarna. Jag var redan från början tydlig med att hamnarna måste kliva fram och ta en helt annan roll i transportsystemet och förändra synen på vad en hamn är. Hamnarna är noder i transportsystemet och de måste utöka sina samarbeten, både regionalt med andra hamnar men framför allt med övriga transportslag. En hamn kan inte sitta och vänta på att bli upptäckt, den måste ta egna initiativ. Hamnarna behöver också öka sin digitalisering, automatisering och elektrifiering. Men det här tycker jag att vi ser flera tydliga exempel på, oavsett om vi talar om Piteå, Helsingborg eller Göteborg där vi ser en mycket stark utveckling. **L S**

## Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### RESCUE BOAT

25 jan  
15 feb  
22 feb  
15 mar 12 apr  
6 apr 26 apr



### BASIC SAFETY

25-26 jan  
15-16 feb  
22-23 feb 12-13 apr  
15-16 mar 26-27 apr  
6-7\* apr 10-11 maj



### RESCUE BOAT

27 jan  
17 feb  
17 mar  
8\* apr 19 maj  
28 apr 9 jun



### BASIC SAFETY

27-28 jan  
17-18 feb  
17-18 mar  
8-9\* apr 19-20 maj  
29-29 apr 9-10 jun



### FAST RESCUE BOAT

29 jan  
19 feb  
19 mar  
8 apr 21 maj  
30 apr 11 jun



### ADV FIRE FIGHT.

26 jan  
16 feb  
16 mar 27 apr  
7 apr 11 maj  
13 apr 18 maj



### ADV. FIRE FIGHTING

28 jan  
18 feb  
18 mar  
9 apr 20 maj  
29 apr 10 jun



### CROWD CRISES MNG

26 jan  
16 mar  
27 apr  
8 jun



### SÄKERHETSUTB.

FISKEFART  
17-18 feb  
8-9 apr  
19-20 maj



### MEDICAL CARE

25-27 jan  
22-24 feb  
6-8 mar  
14-16 jun







# NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

Glädjande besked! Vi är nu även av Transporstyrelsen godkända att kombinera de fysiska sammankomsterna på plats hos oss med elektroniska förstudier. Det nya kursupplägget gäller flertalet av våra fortbildningskurser, även kallade "refreshkurser".

För dig som är i behov av att förnya dina certifikat framöver så innebär detta en del fördelar:

- Ökad tillgänglighet som underlättar din planering då vi dubblar antalet kurstillfällen
- Kursstart fler dagar i veckan innebär fler möjligheter för dig
- Kombination av flera olika kurser under samma refreshvecka

Varmt välkommen!

Teamet på Safetygruppen



STCW-guide

## Grundkurser

### BASIC SAFETY

8-12 feb  
8-12 mar  
22-26 mar  
19-23 apr  
3-7 maj



### ADVANCED FIRE FIGHTING

17-19 feb  
7-9 apr  
19-21 maj



### MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

2 feb  
22 feb  
17 mar  
7 apr  
12 par  
28 apr  
10 maj 9 jun  
19 maj 15 jun



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

25-26 jan  
15-16 feb 26-27 apr  
15-16 mar 17-18 maj  
6-7 apr 7-8 jun



### SHIP SECURITY OFFICER

TBD



### MEDICAL FIRST AID

27-28 jan  
17-18 feb  
17-18 mar 28-29 apr  
8-9 apr 19-20 maj



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

17-18 feb  
8-9 apr  
19-20 maj



### FAST RESCUE BOAT

28-29 jan  
18-19 feb  
18-19 mar  
7-8 apr  
29-30 apr  
20-21 maj 10-11 jun



### CROWD CRISIS MNG

3-5 feb  
3-5 mar  
24-26 mar  
14-16 apr  
10-12 maj



### MEDICAL CARE

25-27 jan  
22-24 feb  
6-8 mar  
14-16 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

# TEMA

KONGRESS 2020







Med teknikens hjälp kunde Sjöbefälsföreningen genomföra årets kongress digitalt. Det ledde till hög effektivitet och att även de kongressombud som befann sig ombord på sina fartyg kunde delta. Under två dagar fattades cirka 120 beslut och 53 motioner avhandlades. Inte sedan nittioalet har det inkommit så många motioner till en kongress.

– Det här gick över förväntan. Vi kan inte vara annat än nöjda, sa Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss när kongressen var över. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN



# Effektiv och innehållsrik kongress via länk

Skatteregler, arbetsmiljö och utbildningsfrågor var några av de områden som avhandlades under Sjöbefälsföreningens digitala kongress andra veckan i december. Med kongressombuden på länk blev det mindre diskussioner än vanligt, men tekniken fungerade överlag bra och alla delar kunde genomföras som planerat.

**STOCKHOLM** DECEMBER 2020

Det var inte mycket som var sig likt när Sjöbefälsföreningen och Sjöbefälsföreningen - Offentliganställda bjöd in till kongress den 7 till 8 december. Den rymliga lokalen på Radisson Blu Royal Park i Solna utanför Stockholm, som kan ta upp mot 100 gäster, hade förvandlats till en inspelningsstudio med tekniker, filmkameror, mikrofoner och monitorer. Kongressombuden deltog via länk och det var endast

ett fåtal deltagare på plats i möteslokalen, däribland Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss.

– Jag tycker att det fungerade oerhört bra även om tekniken strulade litegrand på slutet, sa han när kongressen var över. Även om det förstås inte är samma sak att mötas så här jämfört med att ha alla samlade måste vi ändå vara nöjda.

Tekniken öppnade också för ombud som befann sig ute till sjöss att delta.

– Vi hade någon som var med borta i

Kina, en eller ett par i fjärran östern och två på fartyg i Europa. En del av dem hade lite problem med uppkopplingen, men om vi inte gjort det här på teknisk väg hade de inte kunnat vara med alls, sa Mikael Huss.

## **120 beslut fattades**

Under de två dagar kongressen pågick fattades runt 120 beslut och 53 motioner avhandlades, under ledning av kongressens ordförande, hedersledamot Christer Lindvall. Vid sin sida hade han Sanna Niemann, andrestyrman i Stena Line och det kongressombud som fått flest röster och därmed utsetts till vice ordförande, liksom sekreterare Sofi Cederlöf, Sjöbefälsförenings redaktör. Motionerna rörde allt från löner och avtal till arbetsmiljö och friskvård. Mats Höglom, ordförande i Sjöbefälsföreningens styrelse och till vardags teknisk chef i Wallenius, var nöjd med den mängd motioner som föreningarnas medlemmar lämnat in.



– Engagemanget har varit jättebra, sa han. Vi får nog gå tillbaka till nittiotalet för att hitta en kongress med lika många motioner som i år.

En fråga som flera medlemmar motiverade om var skatteregler för svenska befäl som tjänstgör på fartyg under utländsk flagg. Sedan Skatteverket återigen omtolkat villkoren för den så kallade 183-dagarsregeln som ger sjömän på utlandsflaggade fartyg i oceanfart skattebefrielse, har sjöbefäl drabbats av både restskatt och skattetillägg. Utöver flera motioner med ingående beskrivningar av problemen och förslag på lösningar, fick frågan stort utrymme i den sjöfarts- och lönepolitiska rapport som Mikael Huss presenterade.

– Jag ska inte läsa upp allt vi skrivit i den här frågan, sa han. Det handlar om tre till fyra sidor och det var dubbelt så många innan jag strök alla svordomar. Vi lägger ner så mycket jobb vi bara kan i den här frågan och det kommer vi att fortsätta göra.

### Många motioner om lön

Flera motioner handlade om löner och ersättningar av olika slag. En motionär ville att styrelsen skulle verka för att förhandla upp lönerna för säsongs- och behovsanställda, för att göra det mer förmanligt att fastanställa personal. Ersättningar vid lotsdispenser togs upp i ett par motioner och en motionär såg behov av att lyfta frågan om lönetillägg vid städning av egen hytt.

– Jag tyckte det var många bra motioner i år, sa Mats Höglblom. En del var av mer lokal karaktär som kan vara svåra att dra i centralt, men har man ingen röst lokalt kan det vara en lösning att lyfta frågan här.

Under kongressens andra dag avhandlades flera områden, däribland arbetsmiljö och säkerhet. På länk från Göteborg redovisade ombudsman Johan Marzelius styrelsens rapport i dessa frågor och han konstaterade att intresset för arbetsmiljö och säkerhet ökar inom branschen generellt. Han lyfte fram behovet av att jobba mer med frågor kopplade till föreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö som trädde i kraft häromåret. Även det systematiska arbetsmiljöarbetet behöver bibehållas och utvecklas, sa Johan Marzelius, och tillade att det är en fråga för arbetsgivarna. I rapporten riktades också kritik mot Transportstyrelsens tillsyn av arbetsmiljön ombord, som styrel-

## Så tyckte kongressombuden



### Malin Persson, Steward Forsea Ferries

“För mig fungerade det väldigt bra. Jag hade inga tekniska problem, trots att jag har ett vanligt wifi och ingen speciell dator där hemma. Allting var väl förberett och det var enkelt att följa instruktioner och hänga med. Sedan var det ju lite teknikstrul dag två, men sådant får man räkna med. Jättebra att vi fick

kongresshandlingarna i god tid innan så att man hann sätta sig in i allting. Det var bra bredd på motionerna och man fick med många olika frågor. Vi höll också ett ganska högt tempo genom hela kongressen med lagom långa block så att man orkade hänga med. Sedan kanske det inte blev lika festligt som det kunde ha blivit med en vanlig kongress.”



### Torkel Skarsgård, andre fartygsingenjör, TT-Line

“Tyvärr, måste jag säga, var det mycket effektivare att genomföra kongressen via länk än i fysisk form. Motionerna kunde avhandlas snabbt och det blev inte så mycket diskussioner om varje punkt. Samtidigt är det mycket trevligare att träffas och jag hade sett fram emot att möta de som var med

under förra kongressen. Tekniken tyckte jag fungerade bra, även om det blev lite problem dag två. Däremot hade det varit bra om själva röstningsförfarandet varit lite tydligare och jag hade önskat att det skulle stå att “nu kan du börja rösta” och “röstningen är avslutad”. Ibland blev jag lite osäker på om min röst hade registrerats eller inte. Det hade nog också varit bra om man ännu snabbare gått ut med mejl till alla med information om de tekniska problem som uppstod och att man jobbade med att lösa dem. Motionerna tyckte jag var bra. De flesta belyste viktiga frågor och visade att det också finns lösningar på problemen.”



### Sanna Niemann, andrestyrman Stena Line

“Jag tycker att det var väldigt bra genomfört trots att vi inte kunde hålla en vanlig kongress. Frågorna som lyftes upp var mycket intressanta och jag lärde mig massor, bland annat hur stora skillnader det kan vara mellan olika rederier och fartyg. Exempelvis trodde jag att friskvårdsersättning var något som

alla fick, men tydligen inte. Roligt att så många engagerar sig och skickar in motioner för att det ska bli en förändring istället för att bara gå och sura. Vissa motioner reagerade jag lite extra på. Bland annat den om att barnen inte har rätt att vara på förskolan som vanligt när man är hemma på ledighet. Jag reagerade också på hur Skatteverket behandlar dem som jobbar på internationaliseringsavtalet. Folk kan ju få sina liv förstörda när regler plötsligt tolkas om.”

sen anser inte prioriteras på ett tillräckligt ansvarsfullt och seriöst sätt.

– Sjöbefälsföreningen ska arbeta för att myndigheten lägger mer resurser på tillsynsarbetet och förbättrar arbetsmiljöinspektionerna, läste Johan Marzelius.

När styrelsesuppleant Bo Lindgren ställde frågan hur SBF konkret ska arbeta för att påverka myndigheten, berättade Johan Marzelius om ett gemensamt arbetsmiljösamråd för arbetsmiljöfrågor.

– Sedan ett par år har Transportstyrelsen återupptagit det samråd som de tidigare hade med arbetsmarknadens parter där vi pratar om arbetsmiljön på fartyg. De samrådsmöten jag varit med på upplever jag att Transportstyrelsen lyssnat till det vi haft att säga. Vad de sedan gör av det kan jag däremot inte svara på.

### Stort engagemang för utbildning

Även styrelsens rapport om utbildning avhandlades under den andra kongressdagen. Via länk återgav ombudsman Oscar Lindgren valda delar ur rapporten. Han konstaterade att det finns ett stort engagemang för utbildningsfrågor inom Sjöbefälsföreningen och att föreningen kommer fortsätta följa dessa, både nationellt och internationellt. Även den nya intendenturbefälsutbildning som utvecklats tillsammans med Sjöbefälsskolan i Kalmar, lyftes fram. Men det finns också bekymmer kopplade till utbildningsområdet. Inte minst det vikande söktrycket till sjöbefälsutbildningarna. Oscar Lindgren tog även upp de förändringar som sker inom sjöfartsbranschen och poängterade vikten av att säkerställa att sjöbefälsutbildningarna justeras i takt med de omställningar som sker i branschen.

– Sjöbefälsutbildningarna behöver anpassas efter utvecklingen inom sjöfarten med hänsyn till bland annat kommunikation och digitalisering, sa han.

### Tidningen viktig infokanal

Tidskriften Sjöbefälens redaktör, Sofi Cederlöf, redovisade föreningens informations- och kommunikationsstrategi för de kommande fyra åren. Hon sa att tidningen är förbundets viktigaste kommunikationskanal ut till medlemmarna och att den för många medlemmar är den enda kontakten med förbundet. Hon påminde också om den stora betydelse som de lokala klubbarna har för kommunikationen ut till medlemmarna.

– En väl fungerande klubbverksamhet är den bästa reklamen för att vara med i



Sjöbefälsföreningens ordförande Mats Höglom öppnade kongressen.



Så här såg det ut på skärmen hos deltagarna.



De två kongressordförandena Sanna Niemann och Christer Lindvall tackades av med blommor.



facket så vikten av stödet till våra klubbar kan inte underskattas, sa hon.

Styrelsens ekonomiska rapport föredrogs av Mikael Huss. Han inledde med att konstatera att han, till skillnad från många andra vd:ar, slipper våndas inför redovisningen av verksamhetens ekonomi. Sjöbefälsföreningens finansiella grund är stabil och kapitalet har vuxit sedan föregående kongress.

– Vi är mycket öppna med vår ekonomi och redovisar hur det går för våra bolag vid varje styrelsemöte. Vi undanhåller ingen information för våra medlemmar, sa han.

### Några saker röstades ner

Så gott som samtliga motioner som avhandlades under kongressen bifölls med beslut om att kommande styrelse ska verka för att driva igenom förslagen. Men i några enstaka fall sa kongressombuden nej. Som till förslaget att styrelseledamöter som går i pension ska ersättas av sin suppleant. Ett annat förslag som röstades ner handlade om att minska antalet ledamöter i föreningsstyrelsen med två personer.

Kongressen skulle egentligen hållits i juni, men på grund av pandemiläget i våras hölls en extrakongress där det beslutades att flytta fram mötet till december. Förhoppningen då var att kongressen skulle gå att genomföras med ombud och inbjudna gäster på plats, men sedan coronan åter tagit fart under hösten fick föreningen tänka om och tänka nytt.

– Att flytta fram kongressen en gång till var inte aktuellt, sa Mikael Huss. Ingen vet när det kommer gå att samla folk igen och jag är glad över att vi gjorde det nu. Jag är väldigt nöjd med den här kongressen och att vi lyckades genomföra den på det sätt vi gjorde. **LS**

### Sjöbefälsföreningens kongress

Kongressen är Sjöbefälsföreningens och Sjöbefälsföreningen - Offentliganställdas högsta beslutande organ och sammanträder vart fjärde år. Under kongressdagarna avhandlas föreningarnas verksamhet under de fyra år som passerat sedan föregående kongress. Det beslutas om motioner och ett stort antal val till olika förtroendeuppdrag genomförs, bland annat väljs en ny styrelse. Enligt stadgarna ska kongressen hållas i maj eller juni, men på grund av rådande pandemi hölls en extrakongress i april där det beslutades att flytta fram kongressen till december.

## Så tyckte kongressombuden

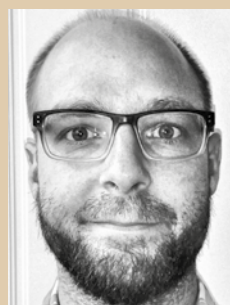


### Daniel Almgren, befälhavare Blidösundsbolaget

”Jag tycker att det gick väldigt bra, mycket smidigare än jag förväntat mig. Visserligen var det någon liten teknisk grej men det löste sig. Hela arrangementet var väldigt proffsigt genomfört med presentationer av styrelsens rapporter om arbetsmiljö, utbildning, ekonomi och annat. Jag uppskattade

också att motionerna var så väl förberedda. Det underlättade verkligen besluten, annars hade det nog tagit mycket längre tid. Det man saknade var förstås det som inte går att få just nu, de personliga mötena.

Jag tror också att det blev färre diskussioner när vi gjorde det på teknisk väg. Är man på plats träffar man folk på fikaraster och kanske på någon middag vilket kan göra det lättare att prata. Själv kände jag mig inte hämmad av tekniken och jag tycker det var bra att vi genomförde kongressen nu. Vi vet ju inte när restriktionerna lättar och hade vi fortsatt att skjuta upp det finns en risk att vi hamnat väl nära nästa kongress. För egen del var det också lite flax att vi körde digitalt eftersom min dotter vaknade med feber första kongressdagen. Det hade antagligen gått att ordna ändå genom att min fru fått ändra om i sin planering, men nu löste det sig väldigt enkelt.”



### Jonas Levin, förste fartygs- ingenjör Terntank

”Känns som att kongressen blev lyckad, även om det kanske inte blev lika mycket diskussioner som det hade kunnat bli annars. När människor befinner sig i samma rum finns mer utrymme för spontana reflexioner än när man ses digitalt. Fast diskussioner är inte alltid av godo, på vissa möten finns en tendens att några personer tar över och den risken är nog mindre med ett webbfilter mellan deltagarna. Innehållet i motionerna var överlag bra och några reagerade jag lite extra på. Framför allt när det var frågor som vi också har diskuterat ombord, det var intressant att se att det fanns andra som tänkt i samma banor. Som motionen om sjukvårdstillägget. Spontant kan man tycka det är rimligt att den som ansvarar för just sjukvården ombord får någon form av lönetillägg för det. På mindre fartyg har dock de flesta befäl personligt ansvar för något specialområde och på sikt kan det bli en hel palett av extra specialtillägg till var och en ombord. Enklare att istället höja grundlönerna. Nu har vi sett att det fungerar med digitala kongresser, men jag hoppas att det främst blir en plan B framöver och att vi i första hand kommer att träffas.”

# Motioner

Under kongressen avhandlades sammanlagt 53 motioner.

Här presenteras ett sammandrag av några av dem.

## Motion 37: Aktiv och passiv ersättning för lotsdispens

Motionären föreslår att nuvarande lönepåslag för lotsning på 2:e styrmans tariffön försvinner. Istället vill denne att det införs en aktiv lotsningsersättning för de lotssträckor där dispensen nyttjas. Ersättning ska gälla för de befäl som har som uppgift att framföra fartyget i farleden och ska minst motsvara nuvarande lönepåslag. För de befäl som har lotsdispens på andra sträckor än de fartyget trafikerar, samt för befäl som inte aktivt deltar i lotsfärd, föreslås en passiv lotsdispensersättning för de lotssträckor som lotsdispens innehas.

### Styrelsens yttrande

Sjöbefälsföreningens centrala avtal omfattar inte lotsersättning utan det regleras genom lokala avtal. Styrelsen rekommenderar därför att Sjöbefälsföreningens lokala klubbar tar upp frågan med respektive arbetsgivare, i de fall det är aktuellt.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 22: Ersättning för extra tjänstgöringsdagar

På fartyg med fasta avlösningssystem kan det som ombordanställd vara jobbigt att tvingas ställa upp och arbeta utöver ordinarie tjänstgöringsperiod, till exempel för att gå dubbelt med nyanställda eller stanna kvar ombord när det inte går att hitta avlösare. Motionären föreslår ett utökat ledighetsintjänande eller lönekomensation för den här typen av extra tjänstgöringsdagar. Det skulle göra det lite enklare att ställa upp, skriver motionären, samtidigt som en ökad kostnad för arbetsgivaren kan bidra till att personalavdelningen anstränger sig mer för att hitta avlösare i tid.

### Styrelsens yttrande

Styrelsen konstaterar att motionären har aktualiserat en fråga som tidigare varit uppe i centrala avtalsförhandlingar utan att ha fått något positivt bemötande från motparten. Styrelsen vill att kommande styrelse får i uppdrag att noggrant bereda frågan, eftersom den på ett mycket konkret sätt påverkar den enskildes planering av sin fritid.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 13: Internationaliseringsavtalet

Hur sjömän beskattas enligt internationaliseringsavtalet ifrågasätts återigen av Skatteverket. Den här gången handlar det om sjömän anställda i Nordic Oriental AB Stockholm som anklagas för skattesmitning och som retroaktivt debiterats full inkomstskatt och skattepålägg. Motionären är själv en av de drabbade och beskriver situationen som en livskris för både sig och sin familj. För att göra beskattningen tydlig och förutsägbar föreslår motionären en generell skattesats på 15 till 20 procent på inkomster som sjömän bosatta i Sverige intjänar utomlands och som arbetar ombord mer än 183 dagar under en tolv månadersperiod. Motionären vill att redovisningen av inkomster ska ske på samma sätt som i dag, men att skattesatsen tar hänsyn till det faktum att sjömannen befinner sig utanför Sveriges gränser mer än halva året.

### Styrelsens yttrande

Föreslår att kommande styrelse får i uppdrag att verka för en förändring i den så kallade 183-dagarsregeln så att den åter fungerar i praktiken, alternativt får igenom en ny regel som medger att svenska sjömän kan arbeta på utlandsflaggade fartyg med vettiga villkor.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 1: Föräldrapenningtillägg för Sjöbefäl

I flera branscher finns kollektivavtal om så kallat föräldrapenningtillägg. Det är en extra ersättning motsvarande tio procent av lönen, som den som är hemma med barn får under föräldraleidigheten. Motionären anser att det är dags för ett föräldrapenningtillägg även inom sjöfarten, av samma storlek som är praxis i andra branscher.

### Styrelsens yttrande

Styrelsen föreslår att motionen överlämnas till kommande styrelse för att beakta vid kommande avtalsförhandling.

**Kongressens beslut: Bifall**



## Motion 30: Vakttid

I dessa tider, med ett allt större fokus på frågor som rör sjösäkerheten, är det motsägelsefullt att överlämningar mellan vaktgående personal sker på den ena vaktens fritid. Det kan medföra att överlämningen ibland inte blir så omfattande som man kan önska. Motionären vill att kongressen beslutar att Sjöbefälsföreningen ska verka för att en överenskommelse träffas med Sarf om att vaktgående befäls arbetstid förlängs, för att säkerställa att vaktavlösning sker i tillräcklig omfattning och under arbetstid. Givetvis med kompensation för den längre arbetstiden i form av högre lön eller ökat ledighetsintjänande.

### Styrelsens yttrande

Instämmer i motionärens resonemang och föreslår att kommande styrelse bereder frågan.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 20: Arbetsledning i ekonomiavdelningen

På fartyg med mer än två befattningar i ekonomiavdelningen bör den främste vara arbetsledare och därmed ha befälsstatus. Motionären påpekar att det i dag råder en uppfattning i många rederier att befälhavaren ska arbetsleda ekonomiavdelningen, eftersom kocksteward inte är befäl, men den lösningen tycker motionären är något märklig mot bakgrund av att det inte ingår någon köks- eller hygienutbildning i sjökaptensutbildningen.

### Styrelsens yttrande

Styrelsen delar motionärens resonemang och anser att den som har befattningen kocksteward ska betraktas som befäl. Frågan har varit uppe tidigare men något beslut har inte kunnat fattas då Seko sjöfolk och Sarf haft avvikande åsikter. Styrelsen föreslår att kongressen ger kommande styrelse i uppdrag att fortsätta verka för att ge arbetsledande kocksteward befälsstatus.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 40: Intern enkät

Motionären föreslår att Sjöbefälsföreningen genomför en återkommande medlemsundersökning för att ta tillvara medlemmarnas åsikter om den fackliga verksamhet föreningen bedriver. Det skulle kunna ge föreningen vägledning i hur den fackliga verksamheten kan utvecklas, framhåller motionären.

### Styrelsens yttrande

Styrelsen tycker att förslaget om en medlemsenkät är en god idé och föreslår kongressen att bifalla motionen.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 8: Skatteregler för ombordanställda

Motionären vill att Sjöbefälsföreningen verkar för att Skatteverket ändrar sina definitioner av vad som ska räknas som ett handelsfartyg. Denne påpekar att även om Transportstyrelsen klassar ett fartyg som "typ av handelsfartyg" eller "annan typ av handelsfartyg" gör Skatteverket en annan bedömning. Därmed får sjömannen varken sjöinkomstbidrag eller skatte-reduktion. Att två statliga myndigheter gör två helt olika bedömningar är inte rimligt, anser motionären. Denne vill att Skatteverket ändrar reglerna för klassning av handelsfartyg och att sjömän som arbetar på fartyg som isbrytare, bogserbåtar, sjömättningsfartyg, borrhartyg, semisub-installationer och andra specialfartyg får rätt till sjöinkomststavig och skatte-reduktion.

### Styrelsens yttrande

Frågan ligger redan högt på styrelsens arbetslista, men är inte enkel att lösa. Styrelsen har endast möjlighet att påverka politikerna till en mer gynnsam skattepolitik, och även om styrelsen vinner politikernas gehör kan Skatteverket ändå göra en egen och mer ogynnsam tolkning av regelverket. Styrelsen föreslår att motionen lämnas över till efterträdande styrelse att beakta vid kommande skattepolitiska arbete.

**Kongressens beslut: Bifall**

## Motion 18: Waxholmsavtalet

Samtidigt som avtalsrörelsen mot Almega 2016 pågick ett operatörsbyte för Waxholmsbolaget i Stockholms skärgård. Enligt motionärerna kunde Almega, med hjälp av trafikförvaltningen i Stockholms region, på ett ohederligt sätt avskaffa Waxholmsavtalet. Genom att låta trafikförvaltningen ändra med datum för övertagande från två olika rederier som bar på Waxholmsavtalet respektive Strömmaavtalet kunde Almega "döda" Waxholmsavtalet. Som kollektivavtal var då Waxholmsavtalet borta för alltid, utan kompensation för arbetstagarna, kommande generationer eller Sjöbefälsföreningen. Motionärerna vill att Sjöbefälsföreningen verkar för att återinföra Waxholmsavtalet som enda kollektivavtal eller dess skrivningar, inklusive lönetariffer, i ett kollektivavtal i skärgårdstrafiken igen.

### Styrelsens yttrande

Styrelsen föreslår att motionen överlämnas till kommande styrelse för behandling och vidare ställningstagande i avtalsrörelser framgent, med hänsyn till den diskussion som fördes vid kongressen.

**Kongressens beslut: Bifall**

# De blev valda

En av de viktigaste punkterna på kongressen är valen till styrelse, valberedning, revisorer samt kommittéer. FOTO SOFI CEDERLÖF SAMT PRIVAT

Först väljs ordförande, där blev det omval av vår tidigare föreningsordförande Mats Högbloom, tekniker, Wallenius, inga motkandidater fanns. Sedan väljs 1:e vice ordförande, även där blev det omval, av Jan Häggblom, intendenturbefäl, Tallink Silja, inga motkandidater fanns. Och efter det väljs 2:e vice ordförande, även där omval, av Annelie Hamberg, nautiker, Destination Gotland, inga motkandidater fanns.

Nedan följer valresultaten på de övriga valen, de namn som är markerade är de som vunnit i respektive kategori. I kommittéerna blir de tre översta ordinarie och de två under blir suppleanter.



**Ordförande**

**Mats Högbloom**  
Tekniker  
Wallenius



**1:e vice ordförande**

**Jan Häggblom**  
Intendentur  
Tallink Silja



**2:e vice ordförande**

**Annelie Hamberg**  
Nautiker  
Destination Gotland

## Ordinarie styrelseledamöter



**Sandro Chiesi**



**John Borgman**



**Claes B Eriksson**

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Sandro Chiesi, Tekniker, Stena Line	11%	43
2	Monica Rönnkvist, Tekniker, Tallink Silja	10%	41
3	John Borgman, Tekniker, ForSea	10%	38
4	Kenneth Toresson, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	9%	35
5	Claes B Eriksson, Tekniker, Stena RoRo	8%	33
6	Per Hammarkvist, Nautiker, Blidsundsbolaget	8%	32
7	Per Ringbom, Nautiker, Eurovik Shipping AB	8%	32
8	Patrik Fjällström, Nautiker, Wallenius	8%	31
9	Mikael Johansson, Intendentur, Stena Line	7%	26
10	Josefin Larsson, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	4%	15
11	Malin Persson, Intendentur, ForSea	4%	14
12	Sanna Neimann, Nautiker, Stena Line	3%	13
13	Oskar Fahlen, Tekniker, Viking Line	2%	9
14	Jesper Svensson, Nautiker, Sjöfartsverket	2%	8
15	Jyri Lämsä, Intendentur, Eckerölinjen	2%	8
16	Nils Brandberg, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	2%	6
17	Oliver Davidsson, Tekniker, Stena Line	1%	5
18	Carl-Gustaf Bigfeldt, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	1%	2



**Monica Rönnkvist**



**Kenneth Toresson**



**Per Ringbom**



**Patrik Fjällström**



**Mikael Johansson**



**Per Hammarkvist**



## Styrelsesuppleanter

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Torkel Skarsgård, Tekniker, TT-Line	8%	40
2	Victoria Åslund, Nautiker, Sjövägen	8%	40
3	Tia Lindström, Intendentur, Tallink Silja	8%	39
4	Sanna Niemann, Nautiker, Stena Line	8%	38
5	Niklas Torstensson, Tekniker, Wallenius	7%	37
6	Oliver Davidsson, Tekniker, Stena Line	7%	36
7	David Marcher, Tekniker, Trafikverket/Färjerederiet	7%	34
8	Jan Mattson, Tekniker, Stena Line	7%	34
9	Jesper Svensson, Nautiker, Sjöfartsverket	7%	33
10	Birgitta Rosander, Intendentur, Stena Line	7%	33
11	Nils Brandberg, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	6%	32
12	Nils Dewar, Nautiker, Stena Line	6%	31
13	Malin Persson, Intendentur, ForSea	4%	18
14	Jan-Erik Karlsson, Tekniker, Wallenius	3%	16
15	Jyri Lämsä, Intendentur, Birka	3%	14
16	Oskar Fahlen, Tekniker, Viking Line	2%	12
17	Carl-Gustaf Bigfeldt, Nautiker, Färjerederiet/Trafikverket	2%	9
18	Johan Hamnebo, Nautiker, Färjerederiet/Trafikverket	1%	7

## Valberedningen

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Sanna Niemann, Nautiker, Stena Line	10%	42
2	Birgitta Rosander, Intendentur, Stena Line	9%	41
3	Victoria Åslund, Nautiker, Sjövägen	9%	41
4	Lars Lundell, Intendentur, Stena Line	9%	40
5	Jan Mattson, Tekniker, Stena Line	9%	39
6	Torkel Skarsgård, Tekniker, TT-Line	9%	38
7	Jonas Lagerbäck, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	8%	36
8	Niklas Wittenby, Tekniker, Trafikverket/Färjerederiet	8%	34
9	Nils Brandberg, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	8%	34
10	Mats Plahn, Tekniker, Öckerö Båttrafik	8%	33
11	Oskar Fahlen, Tekniker, Viking Line	5%	22
12	David Marcher, Tekniker, Trafikverket/Färjerederiet	3%	12
13	Robert Bernsson, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	3%	11
14	Johan Hamnebo, Nautiker, Färjerederiet/Trafikverket	2%	10

## Intendenturkommittén

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Tia Lindström, Intendentur, Tallink Silja	21%	43
2	Erkki Rintala, Intendentur, Tallink Silja	20%	42
3	Jan Höglblom, Intendentur, Tallink Silja	20%	41
4	Lars Lundell, Intendentur, Stena Line	20%	41
5	Mikael Johansson, Intendentur, Stena Line	19%	38

## Nautiska kommittén

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Patrik Fjällström, Nautiker, Wallenius	19%	42
2	Per Ringbom, Nautiker, Eurovick Shipping AB	17%	38
3	Josefin Larsson, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	17%	38
4	Nils Dewar, Nautiker, Stena Line	17%	36
5	Hampus Bergwall, Nautiker, sjöbefälsbelev	13%	29
6	Jesper Svensson, Nautiker, Sjöfartsverket	8%	13
7	Nils Brandberg, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	5%	11
8	Julien Dörmann, Nautiker, Djurgårdsfärjorna	3%	7
9	Carl-Gustav Bigfeldt, Nautiker, Trafikverket/Färjerederiet	2%	4

## Tekniska kommittén

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Mats Höglblom, Tekniker, Wallenius	20%	44
2	John Borgman, Tekniker, ForSea	20%	43
3	Dan Tringsjö, Tekniker, Destination Gotland	19%	41
4	David Marcher, Tekniker, Trafikverket/Färjerederiet	18%	40
5	Bo Lindgren, Tekniker, Pensionär	12%	26
6	Niklas Wittenby, Tekniker, Trafikverket/Färjerederiet	11%	25

## Revisorer

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Per Kländér, Tekniker, Pensionär	29%	29
2	Mats Siling, Intendentur, Tallink Silja	29%	29
3	Johan Hamnebo, Nautiker, Färjerederiet/Trafikverket	18%	18
4	Jan Duskas, Nautiker, Pensionär	12%	12
5	Bo Lindgren, Tekniker, Pensionär	8%	8
6	Nils Brandberg, Nautiker, Färjerederiet/Trafikverket	4%	4

## Revisorssuppleanter

Placering	Namn	Procent	Röster
1	Ole Hoord, Tekniker, Pensionär	32%	33
2	Jan Duskas, Nautiker, Pensionär	28%	29
3	Jyri Lämsä, Intendentur, Eskerlövgen	27%	28
4	Bo Lindgren, Tekniker, Pensionär	7%	7
5	Nils Brandberg, Nautiker, Färjerederiet/Trafikverket	5%	5

Detta reportage skulle egentligen ha varit publicerat redan i förra numret av Sjöbefälen – se notis på sidan 5.



En dubbelbottensektion i dockan.

Chief Mikael Bäckius och skeppare Urban Netsner. Foto privat.

## 3D-modeller viktiga vid nybygge

Bra varv, kunniga designers och noggranna uppföljningar är grunden för ett lyckat fartygsbygge. Det säger Anders Bejre, teknisk ansvarig för nybyggnationer hos Sirius Shipping. Under senare år har även digitala 3D-modeller blivit ett viktigt verktyg när rederiet bygger nytt. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO ANDERS BEJRE

**DONSÖ** OKTOBER 2019

–Vår målsättning är alltid att bygga attraktiva och bra båtar och vi håller en väldigt hög standard internationellt, säger Anders Bejre. Vi ska kunna njuta av våra båtar när vi kommer ombord precis som besättningarna ska göra det när de jobbar. Bygger man in fel och problem i fartygen får vi dras med dem sedan, både ombord och iland.

Under framtagandet av ett nytt fartyg är

flera parter inblandade och en mängd hänsyn måste tas till alltifrån ekonomi och effektivitet till säkerhet och arbetsmiljö. Ibland uppstår konflikter mellan olika intressen, men Anders Bejre menar att kraven ofta sammanfaller med varandra; ett effektivt fartyg har också en hög säkerhet och bra arbetsmiljö.

– Om båten stoppar måste man snabbt kunna få igång den igen och då kan vi inte ha maskinrum där det är svårt att komma åt grejerna. Man vill heller inte att

någon ska knäcka ryggen därför att det saknas lyftanordningar. Effektivitet, driftsikkerhet, användarvänlighet och miljö – allt hänger ihop.

Ett verktyg som rederiet använder vid nybyggnationer är digitala 3D-modeller. Ritningar och designlösningar matas in i ett skalenligt program. Sedan kan man röra sig fritt i fartyget och kontrollera att luckor går att öppna, att instrumenten på bryggan är lättöverskådliga och att utrustningen i byssan är logiskt placerad.

– Vi började jobba med 3D-modeller för första gången när vi byggde *Coralius* (2017 red. anm.) i Holland och sedan har vi tagit med oss det till Kina. 3D-modellerna är helt ovärderliga och gör att vi kan sitta i lugn och ro och se att allting fungerar. Vi kan göra urklipp och kommentera och vi får uppdateringar från varvet varje vecka. Det brukar bli runt tusen urklipp innan allt är klart.

Anders Bejre framhåller att det också



krävs ingående kunskap om hur det är att arbeta ombord för att kunna avgöra vad som är en bra eller dålig designlösning. Själv är han sjöingenjör i botten med flera år till sjöss innan han kom till rederikon-toret på Donsö.

– Att själv ha varit till sjöss är definitivt en fördel i det här jobbet, kanske till och med nödvändigt. Om man inte arbetat ombord är det svårt att veta vad som kommer att fungera. På kontoret finns en stor kunskapsbredd och det brukar ske en fördelning inom det nya projektets områden men också justeringar för att kunna hålla igång befintlig flotta på bästa vis. Här tar alla ett enormt ansvar vilket är nödvändigt för att över huvud taget kunna ta sig an ett nybyggnadsprojekt.

### Besättningen deltar

På Sirius deltar också besättningarna när det ska byggas nytt. Nyckelpersoner som varit länge i rederiet involveras till viss del i tidigt stadium medan resterande besättningsmedlemmar kommer in först

när ritningarna är klara och bygget ska påbörjas.

– Att ta med alla besättningsrepresentanters åsikter under hela designfasen skulle inte fungera, utan man måste sondera. Det hade blivit för många åsikter och för mycket tyckande annars. Att göra alla nöjda när man bygger nytt går inte. Däremot vet jag vilka jag ska rådfråga när det behövs, säger Anders Bejre.

På varvet har rederiet ett team på plats med två tekniska chefer och två befälhavare som avlöser varandra tillsammans med en rederirepresentant. Att göra småre designändringar under byggnadsfasen är sällan några problem, men större avsteg kan bli mycket kostsamma.

– Visst kan man göra ändringar sent i processen, men allt som behöver kompletteras läggs på prislappen. Därför är det viktigt att vara noggrann under förberedelserna, säger Anders Bejre.

### Viktigt att välja rätt varv

Att välja rätt varv är också något som har stor effekt på slutresultatet.

– Det är väldigt viktigt att veta vilken standard varvet har. Vad som än händer måste man kunna lita på att det blir en viss nivå på grejerna. När vi kom till Kina första gången visste vi att Tärntank och Furetank och ett par andra redan byggt på det varvet och det var en stor trygghet för oss, säger Anders Bejre.

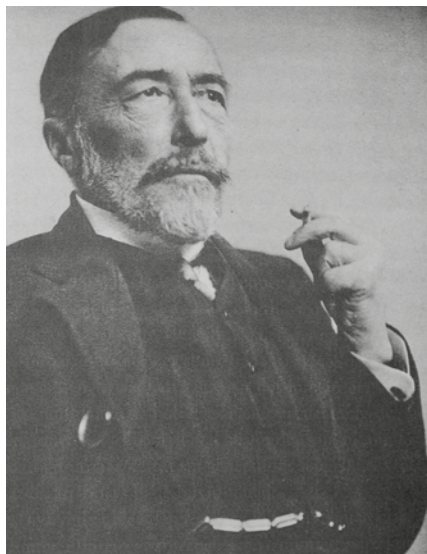
Han berättar att hela nybyggnadsprocessen, från beslut om beställning till att fartyget sätts i trafik brukar ta ungefär tre år. Därefter får man räkna med en inkörsperiod på ytterligare ett par år innan allting fungerar som det ska.

– Man ska inte tro att ett fartyg är klart bara för att det levererats från varvet. Vi kan ha en fantastisk inredning och arbetsmiljö med traverser kors och tvärs, genomtänkt ventilation och vaskplatser överallt, men om vi inte följer upp fartyget blir det inte bra ändå. Ett fartygsbygge innefattar en så stor volym teknik att det är ofrånkomligt att inte dessa till viss del måste efterjusteras när fartyget väl kommit i drift. **LS**



Saturnus efter sjösättning.

# Diktare i en global värld



Författaren Joseph Conrad berättade fantasieggande historier vid förra sekelskiftet, inspirerad av sina erfarenheter som sjöman. Nu har den amerikanska forskaren Maya Jasanoff skrivit en uppmärksamrad biografi om polacken, som på engelska diktade om den värld som blev globaliserad med hjälp av sjöfarten.

TEXT CURT ISAKSSON

Till vänster: Joseph Conrad (1857-1924) arbetade i 20 år som sjöman och erfarenheterna från havet och fartygen utgör stoff till hans berättelser.

Till höger: Titeln på Conrads berättelse säger något väsentligt om de diktade människorna i hans författarskap. De måste ofta anstränga sig till det yttersta för att bemästra olika svåra situationer.



HARVARD SEPTEMBER 2020

För tre år sedan publicerade Jasanoff sin forskning. Boken belönades bland annat med det internationellt prestigefyllda Cundhill History Prize och fick mycket positiv kritik i tidningar runt om i världen. Förra året översattes *The Dawn Watch* till svenska och gavs ut av Daidalos förlag med titeln *Gryningsvakten*.

Maya Jasanoff, lärare och forskare vid Harvard University, gjorde en grundlig research. Hon läste mängder med böcker om Joseph Conrad och för att fördjupa sin förståelse av hans författarskap reste forskaren med ett containerfartyg från Hongkong till England. Under elva veckor var hon frikopplad från internet och umgicks med den 30 man, (ja, bara män), stora besättningen med europeiska befäl och asiatiska besättningsmän.

Jasanoff njöt ofta av soluppgången över Indiska Oceanen som enligt henne var fulländat vacker och fantiserade om att Conrad var medpassagerare. Även om historikern tog för givet att hon inte alltid skulle ha samma åsikter som diktaren var sällskapet ändå stimulerande.

## Containern som symbol

Jasanoff reste från Asien till Europa på en båt som fraktade elektronik, plastartiklar och djupfrysta livsmedel. Hon anser att

containern är den perfekta symbolen för globaliseringen. Containerfartygen transporterar effektivt och billigt varor mellan länder och världsdelar och Jasanoff konstaterar att 90 procent av handeln i dag sker med sjötransporter.

Joseph Conrad arbetade som sjöman under 20 år i slutet av 1800-talet. Suezkanalen invigdes 1869 och telegrafkablar lades ut i haven. Sjömannen och den blivande författaren spejade från fartygsdäcket över havet mot en globaliserad värld.

Enligt Jasanoff finns likheter mellan förra sekelskiftet och dagens globalisering. Därför är berättelserna från segelfartyg och hamnar aktuella också i dag, när ekonomin är internationell och det samtidigt finns skarpa motsättningar mellan nationer och folkgrupper.

Joseph Conrad föddes 1857 i ett polskt hem. Han växte upp hundratals mil från havet, men drömde redan som pojke om att bli sjöman, inspirerad av äventyrsböcker där livet på sjön var ett spännande vägspele.

Sjutton år gammal mönstrade han på sitt första fartyg och bestämde sig för att arbeta i den brittiska handelsflottan, som dominerade den internationella sjöfarten. Sex år senare fick den polske sjömannen intyg som andre styrman och 1886 godkändes han i skepparexamen.

## Karriär i engelska flottan

När Conrad började sin tjänstgöring som lättmatros på ett brittiskt fartyg kunde han inte ett ord engelska. Det är märkligt att han ändå så snabbt kunde göra karriär. Ännu märkligare är det att han skrev sina böcker på engelska. Det är mycket ovanligt i världslitteraturen att författare inte skriver på sitt förstaspråk; modersmålet.

Den polske sjömannen tvingades alltså att lära sig den brittiska kulturens språk, normer och sociala koder. Kanske är det en viktig förklaring till att författaren i sina berättelser observerar sina medresenärer och sin omvärld med så skarp blick.

Joseph Conrad trodde på de engelska, och europeiska, sjömannens och sjöfartens betydelse för att skapa en bättre värld. Flera gånger skrev han om engelska sjöbefäl som var hjältar.





Maya Jasanoff är historiker och verksam vid Harvard University. Hon har skrivit den uppmärksammade boken *The Dawn Watch*, som berättar om Joseph Conrad och författarens samtid. (Bild: Daidalos förlag)

Han berättar i *Skugglinjen* om en ung engelsman som under sitt första uppdrag som kapten lyckas föra sitt fartyg i hamn trots att stora delar av besättningen är däckad av feber. I *Den yttersta gränsen* sitter en grånad kapten som har stor pondus och värdighet under sin sista resa i en stol på kommandobryggan och spanar med slocknande blick mot land.

Men där finns också tvivel på Storbritanniens och Europas välsignelsebringande roll i världen. Starka tvivel.

### Lämnar det sjunkande fartyget

I romanen *Lord Jim* skriver Conrad om en reslig engelsman som tjänstgör som förste styrman på en "lastgammal kustångare, smal som en vinthund och värre anfrätt av rost än en kasserad vattenbehållare". Under en resa från Singapore till Mecka strömmar vatten plötsligt in i fartyget, som är fullastat med muslimska pilgrimer. Kaptenen och de andra befälen går i livbåtarna och överger passagerarna.

Pilgrimerna arbetar dock intensivt vid pumparna och mot alla odds sjunker inte båten. Vid sjöförhöret beslutas att Jim inte ska få mönstra på fartyg igen och resten

av romanen handlar om hur han kämpar med sin skam för att återupprätta sin ära.

Vid förra sekelskiftet skrev Conrad *Mörkrets Hjärta*, som är hans mest uppmärksammade berättelse och som filmats flera gånger.

Här reser kapten Charlie Marlow upp för Kongofloden för att finna den mytomspunne agenten Kurtz, som levererat stora mängder elfenben från sin handelsstation. När Marlow efter många strapatser anländer med sin ångbåt till stationen gör han en fasansfull upptäckt. Flera människohuvuden är spetsade på bryggans pålar. Berättelsen förvandlas till en mardröm.

Jasanoff berättar att mängder med ångbåtar trafikerade Kongofloden i slutet av 1800-talet. En gång bar flera hundra afrikaner i stekande hetta en hjulångare som plockats sönder i sina beståndsdelar med skruvar, nitar, skovelhjul och ångpanna förbi flodens strida strömmar. Conrad hade själv tjänstgjort som kapten på floden och upptäckte under en färd genom jungeln flera kvarlämnade döda kroppar.

I slutet av 1800-talet koloniserades Kongo av Belgiens kung Leopold II.

I jakten på elfenben och gummi förslavades stora delar av landets befolkning och flera miljoner kongoleser dödades under den mycket hänsynslösa exploateringen.

### Nerv och engagemang

I Joseph Conrads författarskap finns alltså en spänning mellan hans positiva syn på brittisk och västerländsk civilisation och berättelser med en kritisk tendens. Men det är också något annat som skapar nerv och engagemang i hans berättelser.

Han skriver i sin minnesbok *Havets spegel* om östvinden som härjar runt de brittiska öarna och om den nyckfulla västvinden som draperar sig med trasor av svarta moln vid horisonten. På segelfartygen finns en närhet till naturen och de väldiga krafter som blåser över havet.

Författaren berättar att sjömännen alltid talar väl om sina båtar, också de som har dåligt rykte och som är otursförföljda. Segelfartygen är levande varelser som måste bemötas med kunskap, respekt och omtanke. Likt stormfåglar kan de då "lägga sig till vila på de vreda vågorna". **CI**

# Crew changes are very important

He considers to nationalize Gotland ferry service, has appointed an inquiry into social conditions at sea and has engaged in seamen's replacement problems during the corona pandemic. The Maritime Officers has talked shipping with Tomas Eneroth, Minister for Infrastructure. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

## **Now it has been just over six months since the corona pandemic broke out. How do you think shipping has managed so far?**

"It has of course been a tremendous challenge, but I believe that the industry appreciated that we at an early stage secured export credits and that it became possible to maintain subsidies also for ships out of traffic. A conclusion is the difference between how shipping companies mainly with goods and mainly with passengers are managing, but what lessons can be learned I leave to the industry. If we look at the flow of goods overall I think it has worked well, besides a shortage of containers in the beginning of the pandemic."

## **Have you yourself learned any lessons during the pandemic?**

"Yes, a learning is the importance of functioning crew changes. It has been a big problem, when seamen have remained on board for a very long time. This must function better and it is an issue I will lift to an international level. Something else that has been obvious is the need for redundancy in the transport system. If for example the goods transports across the Öresund Bridge are stopped, the flow of goods must be able to go other routes, as the sea route. Functioning transports are very important for an export dependent country like Sweden."

## **Recently you announced that you are appointing an inquiry into social conditions at sea. What is behind that decision?**

"I do this for two reasons. Partly because we had a number of incidents the last two summers that were related to alcohol and I want to ensure that we do something about it. A couple of these accidents could have finished real bad with serious consequences for the marine environment.

Partly because it is time to take a closer look at work environment in shipping. The Swedish Transport Agency made an inquiry last year into the conditions in shipping and it showed that there are a lot of problems, as well as the problems with crew changes during the corona pandemic."

## **Which ships will be included in this inquiry?**

"Both Swedish and foreign. We will look at international shipping and changes may be needed in international regulations. I will inform about our work at the next meeting with the Council of the European Union. When it comes to alcohol Swedish shipping behaves well, which I also have made clear in my statements. But I think there is a lot to do here at home regarding social conditions, work environment, career opportunities, insecure employments and so on. It is also a matter of recruitment and to be an attractive employer. When only two to four percent of those working in the operation of the ships are women, it is obvious that there is a great development potential."

## **You have commissioned the Swedish Transport Administration to inquire the future of Gotland ferry service and also the possibility to nationalize the ship connection to the island.**

### **How come?**

"The present agreement expires in 2027 and in good time we want to inquire possible alternatives when we have to decide how the traffic should be run thereafter. The Gotland ferry service has been purchased for many years, but in reality there are only a very limited number of operators who can be interested and because of that it is also interesting to look at a fully nationalized alternative. But Destination Gotland has handled the traffic very

well and has taken initiatives for improved environmental measures and increased the quality for travelers."

## **What advantages and disadvantages can there be if the present Gotland ferry service is compared to a fully nationalized alternative?**

"The inquiry will show this, but it can be about costs, quality, environmental investments and so on. But for me this is not a matter of principles. I am a social democratic pragmatic and want to have a good ferry connection between Gotland and the mainland. This is what is most important."

## **A recurrent political question in recent years has been the transfer of domestic goods from land to sea, but so far not much has happened. What measures are required to get a change?**

"I think shipping is a competitive and climate-smart alternative, but we need to change attitudes and behaviors, not least among transport buyers. There is a tendency to use habitual patterns and old agreements, even when shipping should be a more favorable alternative. Pia Berglund, our coordinator for national shipping, is working intensively with these questions and in the national transport council we work close to the transport buyers. But it will probably take a number of years before we can see a clear change of behavior."

## **What more is needed to strengthen the competitiveness and attractiveness of shipping in relation to the other modes of transport?**

"Most important are the ports. They must take a completely different role in the transport system and change the view of what a port is. Ports are nodes in the transport system and they must increase their collaborations, both regionally with other ports, but above all with other modes of transport. The ports must take their own initiatives and also increase their digitalisation, automation and electrification. But I think there are several examples, for instance Piteå, Helsingborg and Gothenburg, where we see a very strong development."

This is a translation of the article on page 20-21.



										→		FÖRE- LÄSA	STIL KRING 1900	↓	ÖPP- NATS POST 1/8	↓	
										FOSFOR							
										REHA- BILITE- RATS SAMTAL	↘						↘
										FÖR- FLYTTAR 08:OR						FÖR- TÄLJTS UTFÖRA	↘
MINSTA UNGEN								ÄR VANA ATT AGERA									
INDISK LIVSFI- LOSOFI						IMPRO- VISERA- DE		HAR CHARMIG KROPPS- KONTAKT									
↓	SES LEVA I TÖRS- HAMN GARANTI	↓	KORTA DAGAR	SPENS- LIGA	↓	NFC- SAM- LINGAR- NA FÖRR	↓	OXUDDÉ 119-20	KANAL- URVALS- APPA- RAT	→			DOS PÅ BIL I DO- NETSK	↓			
								URAN									
SPRÄK- SINNE				SMITT RED- SKAP		50 FÖR CAESAR KAMRAT- POSTEN		TUMLA- RE ÖSTTI- MORORT					GODIS OCH PLANET SKÖNJA				
AVSTÄS IFRÅN									HASTIG BILD- HÅLS- NING					TVÅ LIKA	ÄR MÅNGA HEM		
OBJEK- TEN		↓	FÖR- STÄN- DIG		GICK LÄR												
OMED- GÖRLIG						PSYKO- LOGISK TRIVSEL- FAKTOR				▼	STIMU- LERA	BÖRDA	↓	SKUM- MA ENERVE- RA	↓		
168 TIM- MARS- PERIOD	FRUS- TRA- TION		SATT PÅ PRÄNT MITT				↓	BILJAR- DER PÅ PLAYA SPELA		▼							
HAND- LINGS- SÄTT	→					FRÅGA I SVAR SKVA- LAR			VOLANG- ER PÅ GARDI- NER			WEISE DEN ÄLDRE		SÄLJA UT PANSAR- BRIGAD			
						BÄRS I RUSK TRÄFFA- DE				→					RENGÖ- RING		
VÄNTAR PÅ ATT BLI BESPI- SADE									↓	DDR-ÅK FÖRVA- RINGS- KÄRL							
MÄSS	→											PICK- UP	ARA- BISKT NAMN	FRÅN- SLAGEN ORÖR- LIG			
															BÅT AV VASS		
MC- ÅKA- REN									FÖR DET MESTA								
HAR FYRA ÅRS- TIDER																	

KONSTRUKTION OXUDDÉ MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Januarikrysset". Det går också bra att maila in din lösning till sjobefalen@sjobefal.se  
 Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 18/1 2021. Vinnarna belönas med en penninglott vardera.  
 Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2020, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 2020 finns på vår webbplats.



### TEGEFJÄLL

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

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

\*inklusive städning



### SÄLEN

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

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



### STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

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



### IDRE

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

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

#### Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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





## Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

## Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

### Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

### Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

### Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

### Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

### Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

### Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

Internetadress

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

Bankgiro 332-1478

### Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

## Allmän e-postadress: [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

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

## Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se) och meddela detta!

## Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – [www.wavelink.se](http://www.wavelink.se)

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på [www.sjobefalsforeningen.se](http://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](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

så skickar vi ett medlemsformulär!

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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

**A P MÖLLER-MÆRSK**

Johan Juhlin (kontaktperson)  
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

**AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG**

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

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

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

**DESTINATION GOTLAND**

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

**DFDS SEAWAYS**

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

**DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK**

Per Westergren  
tel 070-676 44 16 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  
tel 0702-18 31 02

**FLOATELKLUBBEN**

Patrik Sundqvist  
e-post floatelklubben@sjobefal.se

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

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

**GOTA NETSS**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Ulf Jöhns (kontaktperson)  
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@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  
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

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

**SJÖVÄGEN**

Victoria Åslund  
tel 070-063 81 14, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**STENA LINE**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

Johan Bonander  
Tel: 0704 97 15 86, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

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

**SVITZER SVERIGE**

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

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

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

**TERNTANK**

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

**TT-LINE**

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

**WALLENIUS**

Vakant

**VIKING LINE**

Oskar Fahlén  
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

Per Ishøy (kontaktperson)  
tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

Jacob Leo  
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

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

Svenska  
sjöräddare smiter  
från jobbet.

Tack alla arbetsgivare som låter våra sjöräddare  
släppa allt för att rädda liv till sjöss när larmet går.  
Läs mer på [sjoradddning.se](http://sjoradddning.se)



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.





# DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU  
[WWW.OMC.NU](http://WWW.OMC.NU)

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

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

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



ÖCKERÖ MARITIME CENTER  
ÖCKERÖ & RINDÖ | [WWW.OMC.NU](http://WWW.OMC.NU)