

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2020 ÄRGÅNG 9



REPORTAGE

SJÖVÄGEN VÄXER I STOCKHOLM

BEFÄLHAVARE VICTORIA ÅSLUND HAR VARIT MED OCH
STARTAT EN FACKKLUBB

TEMA

SJÖRÄDDNINGSHELIKOPTRAR

HÅRD KRITIK FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION: FÖR FÅ HELIKOPTRAR GÖR ATT MAN TVINGAS STÄLLA LIV MOT LIV

NYHETER

Förhandlingarna
med *Birka* avslutade

INTERVJUN KARL KARELL

Tuff start på nya jobbet

KULTUR/HISTORIA

Kapade brev öppnas

”Smidiga och empatiska som ett fastbultat kassaskåp”

SEPTEMBER

En mycket märklig sommar börjar så sakteliga övergå till sensommar och snart tidig höst. Sommaren har varit speciell för de flesta. På en del områden har trafiken och arbetet löpt på nästan som vanligt, eventuellt med vissa restriktioner. Medan andra är förtvivlade över uppsägningar, men har hopp om återanställning. Problem med resor till och från fartyg återstår, och med en andra våg av Corona i antåg torde dessa bekymmer fortsätta ett tag till.

De som drabbats värst av uppsägningar och permitteringar är intendenturpersonalen. Inte nog med att fartyg är upplagda eller fått ändrade scheman, flera rederier har dessutom passat

på att omorganisera inom avdelningen. Regler om färre passagerare för att kunna hålla social distansering har gjort att rederierna även decimerat antalet personal ombord, dessvärre minskar inte arbetsbelastningen i paritet med antalet passagerare. Vi har rapporter om att personal mår dåligt, är stressade, blivit sjuka eller till och med brutit ihop. Vi förstår att många rederier har det kämpigt med förlorade intäkter men staten har varit snabb att hjälpa till med stödåtgärder. Även om det inte räcker till för att täcka alla förluster så är det ändå en utsträckt hand från statens sida. Den utsträckta handen från arbetsgivarnas sida lyser dessvärre med sin frånvaro för många av våra medlemmar.

Problemen med resor till och från fartygen fortsätter. Vi hoppades ett tag att regeringar runt om i världen skulle respektera våra gemensamma ansträngningar att få till stånd fri lejd för världens alla sjömän. Vi har haft många möten, vi är eniga inom branschen och det är skickat mängder med brev till län-

der runt vår jord. Senast i raden har vi femton organisationer som representerar både arbetsgivare, arbetstagare och andra sjöfartsrelaterade intresseorganisationer som skrivit till Europas samtliga regeringar och bett om förståelse och krävt åtgärder för att få till besättningsbyten utan problem.

De nationella regelverken ändrar sig hela tiden beroende på hur Coronasmittan drabbar länderna, det brukar dock finnas ganska klara villkor om vad som ska uppfyllas för att du ska släppas igenom. Tyvärr har vi stora sjöfartsnationer som helt stoppat resor till och från fartyg eller som har infört regler om karens som gör det extra svårt för sjömännen att komma ut eller hem.

Svårigheterna med att komma till och från fartygen påverkar sjömännens psykiska mående och det kan uppkomma en negativ spiral som påverkar säkerhet och arbetsmiljö ombord. Arbetsmoralen kan komma att ställas på prov då ingen ombord eller på rederikontoret kan säga när du kan få åka hem. Även press hemifrån familj, släkt och vänner påverkar dig så att du kan bli ett problem för dig själv.

Sveriges regering försöker hjälpa till, visar förståelse och empati för de olika situationer som kan uppstå för våra sjömän med de många olika förutsättningar som finns. Vi har under våra kontakter med politiker i trafikutskott och skatteutskott mött denna empati, men som de proffspolitiker de är, så ges inga löften. Vi har sjömän på utländska fartyg som drabbas extra hårt av skatte regler som inte tar hänsyn till den situation vi nu befinner oss i och vi har ett Skatteverk som är smidiga och empatiska som ett fastbultat kassaskåp.

Förutom våra kända problem med 183-dagarsregeln så har Skatteverket dessutom nu börjat tolka regelverket kring det nordiska skatteavtalet på ett nytt sätt, vilket äventyrar många arbetstillfällen och gör att både arbetsgivare och arbetstagare känner oro inför framtiden. Vi har under sommaren fått en proposition på våra skrivbord som föreslår förändrade skatteregler vid tillfälligt arbete i Sverige, det är den bakvända 183-dagarsregeln som regeringen gör en översyn av och det kan ge effekter på sjöfartens område. Jag hoppas att vi kan använda detta tillfälle till att få igenom några justeringar som skulle göra livet enklare för ett stort antal sjömän. Om inte, så finns det en risk att det blir omöjligt för sjömän att vara bosatta i Sverige, och arbeta ombord på ett fartyg med utländsk flagg.



MIKAEL HUSS



sjöbefälen Nr 5

04 Nyheter

Förhandlingarna med *Birka* avslutade
Sjöfartsstöd även för upplagda fartyg
Välkommen på medlemsmöte

11 Fackligt

Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: Sjövägens *Maria*

Victoria Åslund var med och startade ny fackklubb

16 Intervjun: Karl Karell

Han delar ut belöningar

20 Tema: Sjöräddningshelikoptrar

Hård kritik från Statens haverikommission: Det finns för få helikoptrar
Sjöfartsverket: "Vi kan inte vara på alla ställen"
Regeringen: "Inget behov av förändringar"
Helikoptrar hade en avgörande betydelse när *Estonia* sjönk

28 Kultur/historia: Prize papers

Svenska sjömäns kapade brev öppnas

30 In English: Sea rescue helicopters

Controversial helicopter operations



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 4 september 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 Victoria Åslund har varit med och startat upp fackklubben i Sjövägen. Foto Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex.

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFT**



Förhandlingarna med *Birka* avslutade

I början av sommaren kom det besked som alla hade hoppats på att få slippa. *M/S Birka Stockholm* lägger ner sin verksamhet. Nu, i slutet av augusti, är förhandlingarna mellan Sjöbefälsföreningen och arbetsgivaren avslutade. TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM AUGUSTI 2020

Det har varit en turbulent vår för de flesta rederier, men för de anställda på Eckerö-Birka har det varit extra tufft. Båda rederiets svenskflaggade fartyg, *M/S Eckerö* och *M/S Birka Stockholm* låg under en period upplagda. Personalen korttidspermitterades och i mitten av april kom beskedet att samtliga av de sjöanställda på båda fartygen sägs upp. Sen kom sommaren och Eckerölinjen startade upp igen. Men *Birka Stockholm* låg fort-

satt vid kaj och den 3 juli kom beskedet att trafiken ställs in för gott.

– Det var ett livstecken när de startade upp Eckerölinjen. Avsikten har väl varit att de skulle starta upp *Birka* och alla hade hoppats att hon skulle återgå i trafik, säger Joakim Nordberg, klubbordförande i Sjöbefälsföreningens klubb i Eckerö-Birka.

Situationen kompliceras av att sjöpersonalen i både *M/S Eckerö* och *M/S Birka Stockholm* är anställda i samma bolag och tillhör samma turordningskrets. Det innebär att anställda från Eckerölinjen

och *Birka* har samma rätt till de jobb som nu uppstår på Eckerölinjen. Det som också gör det speciellt är att i och med att alla anställda redan är uppsagda så har det inte varit en förhandling om uppsägning, utan en förhandling om återanställning.

– Alla anställda i *M/S Eckerö* och *M/S Birka Stockholm* turordnas i samma lista både vid uppsägning och återanställning. Turordningen baserar sig på den totala anställningstiden, samt naturligtvis tillräckliga kvalifikationer. Det innebär att personalen på *M/S Eckerö* kommer att vara en mix av anställda från *MS Eckerö* och före detta anställda från *M/S Birka Stockholm*, baserat på hur lång anställningstid de har i bolaget, säger Lennart Jonsson, ombudsman i Sjöbefälsföreningen som deltagit i förhandlingarna.

Hur har förhandlingarna sett ut?

– För att det ska gå rätt till så har återanställningarna tagit ganska lång tid i

anspråk. En återanställning omfattar ofta också en omplacering. Så man måste, förutom anställningstid, också titta på kompetens och erfarenhet från olika positioner. Detta är relativt enkelt inom driften, men mer komplicerat inom intendenturen eftersom det finns så många olika områden inom intendenturen, som restaurang, hotell, butik, och så vidare, säger Lennart Jonsson.

Alla ska ha fått besked

Alla som har erbjudits en återanställning ska ha fått besked om det och måste tacka ja eller nej. Lennart betonar att om man får ett erbjudande om återanställning som är skäligt, det vill säga ett befälsjobb inom det kollektiv (maskin, däck eller intendentur) som man jobbade inom förut och inom samma verksamhet, så riskerar man att avsäga sig sin återanställningsrätt om man tackar nej.

– Det finns inget befattningskrav i samband med återanställning, utan det står bara att det ska ske inom det kollektiv som man tidigare var anställd inom, säger Lennart Jonsson.

Det innebär alltså att vissa anställda har blivit erbjudna andra tjänster än vad de tidigare jobbade med.

– Det är en omställning för alla. Både de som får jobb och de som inte får jobb. En del har fått precis det jobbet de hade innan, medan andra har blivit förflyttade. Men de som har fått jobb är nöjda med att de har ett jobb, säger klubbordförande Joakim Nordberg.

– Nu när det blev en sammanslagning så ska man ha väldigt lång tjänstgöringstid för att få behålla jobbet, fortsätter han. Har man jobbat 10–15 år på Eckerölinjen och ändå inte får behålla jobbet, då blir man väldigt besviken.

De vanligaste frågorna de har fått i klubben rör hur själva arbetsrättssystemet fungerar och hur proceduren med uppsägningar och återanställningar går till. Många har också varit oroliga innan beskedet kom om vilka som blir återanställda.

– Det jobbar ganska många ålänningar och finner här och i Finland har man ett helt annat system, så det är svårt att veta vad som gäller. Men det är inte säkert att man har koll på detta även om man bor i Sverige. Det här är något väldigt ovanligt att vara med om, att alla sägs upp och att en hel verksamhet läggs ner. Förhoppningsvis är det något man bara är med om en gång i livet, säger han.

Skönt med ett normalt schema

Många uppsägningar löper ut den 24 oktober 2020 så tanken är att återanställningarna kommer att ske den 25 oktober 2020.

– Just nu är det en blandning av personal som jobbar på Eckerölinjen, både de som fått och de som inte fått en återanställning. Det har varit mycket byten av dagar kors och tvärs, mycket inskolningar i rutiner och säkerhetsrutiner. Det är egentligen först i oktober som man kan fokusera på att börja köra in rutiner. Det tror jag blir skönt för många, att få gå på ett normalt schema igen, säger Joakim Nordberg.

För ombudsmannen Lennart Jonsson fortsätter nu arbetet med att ta hand om de som blivit av med jobbet och som inte blir återanställda.

– Vi gör allt vi kan för att hjälpa dem som nu går ut i en osäker framtid. Vi finns här för den som behöver stöd i kontakten med till exempel a-kassa, Trygghetsrådet, med mera, säger han. **SC**

ForSea har begärt förhandling

Sjöbefälsföreningen har haft en första förhandling med Forsea, på arbetsgivarens begäran. Forsea vill förhandla om de lokala avtalen för driftsbefälen. Någon övertalighet eller uppsägningar har dock inte diskuterats. Förhandlingen ajournerades på arbetsgivarens begäran och nästa förhandling är planerad till den 21 september.

Sjöbefälsföreningen återkommer med mer information på hemsidan och lokalt när vi vet mer.

Fortsatt intresse för färjetrafik

Stena Line har skickat ut ett frågeformulär via e-post till cirka en miljon kunder i Europa om deras inställning till färjetrafik i dag. Knappt 10 procent besvarade enkäten, men bland dessa vill en stor majoritet (78 procent) fortsätta åka färja i minst lika stor utsträckning som tidigare. En klar majoritet (63 procent) föredrar färja framför flyg som transportsätt. En bidragande orsak kan vara ett större förtroende för säkerhet och social distans i färjorna under pandemin.

– Vi ser ett fortsatt starkt intresse för färjetrafik, men pandemin påverkar hur långt man vill resa och vikten av personlig säkerhet, säger Stena Lines presschef Carl Mårtensson i ett pressmeddelande.



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

HÖSTEN 2020

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

HELSINGBORG

BST refresh
15–16 september
13–14 oktober
2–3 november

AFF refresh
16–17 september
14–15 oktober
11–12 november

Kombi refresh (BST+AFF)
15–17 september
13–15 oktober
10–12 november

LULEÅ

BST refresh
7–8 september **FULLBOKAD**
6–7 oktober **FULLBOKAD**
12–13 oktober
16–17 november

Kombi refresh (BST+AFF)
7–9 september **FULLBOKAD**
6–8 oktober **FULLBOKAD**
12–14 oktober
16–18 november

GÖTEBORG

BST refresh
19–20 oktober

Kombi refresh (BST+AFF)
19–21 oktober



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

Sjöfartsstöd även för upplagda fartyg

I mitten av juli fattade regeringen ett formellt beslut om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd, som innebär att även upplagda fartyg kan få ta del av stödet.

I förra numret av Sjöbefälen omnämndes ett preliminärt beslut av regeringen om sjöfartsstöd även till fartyg som lagts upp på grund av den pågående pandemin. Efter att förslaget remitterats till EU-kommissionen som godkänt detsamma har beslutet trätt i kraft. Stödet gäller retroaktivt från den 13 mars och preliminärt längst till och med årsskiftet.

– Regeringen har beslutat om ett utökad sjöfartsstöd för att stödja svensk sjöfart under pandemin. Vi behöver en stark sjöfart under svensk flagg även efter krisen. Det utökade stödet innebär att ersättning



Viking Cinderella var ett av fartygen som låg upplagda under våren. Foto: Viking Line

kommer ges för fartyg som tagits ur trafik på grund av coronavirusets spridning, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth i ett pressmeddelande.

Förslaget bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Välkommet beslut

Beslutet välkomnas av Svensk sjöfarts vice vd Anders Hermansson:

– Svensk Sjöfart välkomnar beslutet om den tillfälliga förordningen. Regeringens beslut är både efterlängtat och viktigt för svenska rederier, inte minst för färjorna som drabbats mycket hårt av covid-19. Under exempelvis april 2020 minskade antalet passagerare med ca 90 procent, jämfört med samma månad förra året och omsättningen för sjötransporter har minskat med närmare 50 procent, säger han till Sjöfartstidningen.



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 boendeanternativ. Kurserna genomförs av erfarna instruktörer i genuin fartygsmiljö.

Sjöskolan är kvalitetscertifierade sedan 2001

sjoskolan
PÅ BECKHOLMEN

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

APROPÅ FÖRSÄLJNINGEN AV SMHI SJÖFART:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

Du hittar oss även på [facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb](https://www.facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb)

Besöksadress Glasbruksgatan 2, Porten ovanför Sjöfartshotelllets entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Sjöfarten under coronakrisen

Missa inte Sans digitala arbetsmiljövecka i höst!

På grund av osäkerheten kring hur coronapandemin utvecklas under hösten kommer Sans årliga konferens i oktober att ersättas med en digital arbetsmiljövecka. Alla vardagar vecka 43 (den 19 till den 23 oktober) kommer vi att sända webbaserade inslag med fokus på hur sjöfarten klarat av att hantera arbetsmiljön och krishantering under pandemin.

Veckan inleds med utdelning av det årliga San-priset och ett anförande av pristagaren, en person som i sin yrkesroll själv påverkats av den rådande situationen. Under följande dagar får vi bland annat höra representanter från Stena Line berätta om hur bolaget hanterat media och internkommunikation under pandemin. En forskare har bjudits in för att prata om krishantering i yrkeslivet och genom Transportstyrelsen får vi ta del av den senaste olycksstatistiken inom sjöfarten. Vi återkommer med ett fullständigt program längre fram. För att inte missa någon information föreslår vi att ni följer san-nytt på Facebook.

Sans arbetsmiljövecka

Plats: Sans grupp på Facebook, sannytt

Datum: Den 19 till 23 oktober (vecka 43)

Tid: Sändningarna börjar klockan 10.00 varje dag och pågår mellan 10 och 30 minuter



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbetet inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På san-nytt.se får du veta mer om oss.

Tidigare SMHI-chef köpte sjöfartstjänst – affären anmäld

SMHI har haft enheten Sjöfart, som levererat rapporter till ett 40-tal rederier i Europa och Asien. Den 29 april fick personalen på enheten plötsligt veta att den skulle läggas ned med hänvisning till bristande lönsamhet. Men kort därefter såldes den till privata företaget Gale Force för 5,1 miljoner kronor – samtidigt som SMHI begärde ett extra anslag på 20 miljoner för förluster i samband med försäljningen.

Ågare till Gale Force är en tidigare chef på enheten Sjöfart. Enligt Dagens Nyheter hade ingen oberoende värdering gjorts av verksamheten, och inget utbudsförfarande hade gjorts före försäljningen.

Nu har företaget Noor Care anmält affären till Konkurrensverket.

– 5 miljoner är mindre än två månaders intäkter från kunder, säger Lennart Cederberg, delägare i Noor Care, till Dagens Nyheter.

Sjömän får gå i land i Sverige

Från och med 4 juli undantas sjömän från det generella inreseförbudet i Sverige för medborgare i icke-EU-länder. Alla utländska sjömän som anlöper svensk hamn får därmed rätt att åka in till hamnens huvudort. Det gäller alltså även Stockholm och Göteborg, där de tidigare var beroende av Sjöfartsverket sjömannsservice för leverans av olika personliga tillhörigheter.

I skrivande stund har dock inte Sjömannsservice stationer (sjöfartsklubbarna i storstäderna) återtagit några transporter där de hämtar och lämnar sjömän i hamnarna. Eventuellt kommer nya direktiv från Sjöfartsverket i slutet av augusti.

Containertrafiken i Göteborg opåverkad av covid-19-krisen

Som en av få stora containerhamnar i världen uppvisar Göteborg ingen minskad volym under första halvåret, trots den pågående pandemin. Tvärtom ökade volymen med 4 procent till 401 000 teu. Containertrafiken på järnväg till och från hamnen ökade med 2 procent från redan rekordhög nivåer i fjol.

En form av gods som ökat ännu mer är energiprodukter. De har ökat med 22 procent. Orsaken är bland annat turbulensen på världsmarknaden och en ökad efterfrågan på inlagring i Göteborgs hamn.

– Hamnbolaget Göteborgs Hamn AB är troligtvis det enda bolaget i Göteborgs stad som inte reviderar ner prognosen för 2020 till följd av coronapandemin, säger hamnens vd Elvir Dzanic i ett pressmeddelande. De goda resultaten betyder också att sysselsättningen har kunnat upprätthållas. 22 000 personer är på ett eller annat sätt beroende av Göteborgs hamn för sin försörjning.

Andra segment i hamnen har dock minskat jämfört med fjolåret. Det gäller rotrafiken, biltransporterna och framför allt passagerarantalet i färjorna. Dock visar alla dessa områden tendenser till återhämtning under sommaren.

Nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen!

Känner du någon som skulle passa bra i Sjöbefälsföreningens styrelse eller är du själv intresserad? Skulle du vilja bli revisor, sitta i valberedningen eller i någon av kommittéerna? Nu är det dags att nominera till förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen för kommande kongressperiod 2020-2024.

Vill du nominera någon, eller dig själv, skicka ett mail med namn, rederi och kontaktuppgifter till valberedningen@sjobefal.se. Observera att personen måste vara tillfrågad. För att sitta i styrelsen och valberedningen måste personen även vara aktiv eller interaktiv medlem i Sjöbefälsföreningen.

Välkommen på medlemsmöte!

Inför kongressen i december kommer Sjöbefälsföreningen att hålla medlemsmöten. På grund av Corona kommer inga fysiska möten att hållas utan de ersätts av tre digitala möten som motsvarar de tre fysiska mötena som skulle ha hållits i Stockholm, Göteborg och Helsingborg/Malmö. Det finns dock inget som hindrar att man deltar i vilket möte man vill, oavsett var man bor. Mötena kommer att hållas vid följande tider:

Möte 1 – "Stockholmsmötet"

Tisdag den 27 oktober kl 10.00

Möte 2 – "Göteborgsmötet"

Torsdag den 29 oktober kl 13.00

Möte 3 – "Helsingborgsmötet"

Torsdag den 29 oktober kl 16.00

På mötena kommer det att diskuteras rapporter och motioner, förslag på budget och medlemsavgifter till kongressen.

OSA senast den 30 oktober till sbf@sjobefal.se eller 08-518 356 00 och uppge namn, rederi och mailadress.

En vecka innan mötet kommer du att få en mötesinbjudan med en länk. Mötet kommer att hållas i Teams, och vi bifogar instruktioner om hur du laddar ner programmet om du inte redan har det. Har du inte möjlighet att delta via en dator, eller om du känner dig osäker på tekniken, så kommer det även att finnas ett telefonnummer så att du kan ringa in till mötet från en vanlig telefon.

Vill du gärna vara med på mötet, men känner att du inte behärskar digitala möten? Hör av dig till oss så hjälper vi dig!

Alla medlemmar är hjärtligt välkomna att delta!

Lottnings av fjällstugor

Stuglottningen är nu avslutad och alla som har fått en stuga har meddelats om detta. Även de som tyvärr inte har fått någon stuga har blivit meddelade. Det kan dock komma en del återbud från de som har fått stugor. De veckor som är lediga kommer att släppas på vår hemsida den 18 september 2020 klockan 13.00. Där gäller först till kvarn. Det kan också hända att det kommer avbokningar längre fram. De kommer att släppas på hemsidan vartefter.


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

Alandica Shipping Academy

www.asa.ax



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Plattform i maskin skonar både knän och rygg

Motorman Ted Litens har tillverkat en portabel plattform som minskar påfrestningarna för både knän och rygg vid arbeten på huvudmaskin. För den sinnrika uppfinningen tilldelades han 15 000 kronor av Sjömanshusstiftelsen på belöningsdagen 2019.

Med över 20 år i yrket har Ted Litens tillbringat åtskilliga timmar ståendes på knäna ovanpå de heta plåtarna på fartygens huvudmaskiner för att utföra underhållsarbete. Den arbetsställningen sliter inte bara på knäna som blir hårt belastade av både kroppstyngden och värmen, det blir också tungt för ryggen som måste hållas krökt större delen av tiden för att kunna komma åt.

– Hela kroppstyngden hamnar på knäna och är man dessutom lite överviktig blir det väldigt påfrestande, säger Ted Litens som jobbar i rederiet Tarbit Shipping. Att gå igenom alla åtta cylindrar tar ungefär en halv dag och det behöver göras mellan tre och fyra gånger per år, beroende på hur många gångtimmar maskinerna har.



Motorman Ted Litens har de senaste åren mottagit flera arbetsbelöningar från Sjömanshusstiftelsen.

”Jag började fundera över olika lösningar och fick nästan direkt upp en bild i huvudet av hur det skulle kunna gå till”

När Ted Litens för ett par år sedan åter satt ovanpå plåtarna i maskinrummet, den gången ombord på M/T Stella Vega, slogs han av tanken att det kanske fanns något sätt att underlätta arbetet på.

– Jag hade gjort det här många gånger förut, men den här gången fick jag nog, säger han. Jag började fundera över olika lösningar och fick nästan direkt upp en bild i huvudet av hur det skulle kunna gå till.

Av stålskenor, vinkeljärn och annat material som fanns ombord tillverkade han en ram, måttanpassad efter bredden på topplocken. Sedan placerade han ramen ovanpå plåtarna och täckte med en stabil träskiva. I ramen svetsade han fast rörhylsor som monterades över två topplocksbulnar. Den främre delen hölls uppe med hjälp av stödben.

– Själva konstruktionen är nästan löjligt enkel, men den gör

jobbet så mycket lättare. Man slipper värmestrålningen från plåtarna, kroppstyngden fördelas på hela underbenet och man kan sitta nästan helt upprätt med rak rygg när man arbetar, säger Ted Litens.

Plattformen är portabel och när han är klar med en cylinder skruvar han loss hela ramen och flyttar den till nästa. När jobbet är slutfört tar han isär delarna och stugar undan dem till nästa gång.

– Den är väldigt enkel att montera och det tar inte mer än fem minuter att få upp den, säger han.

Ted Litens är bosatt på Filippinerna med sin familj. De långa resorna hem gör att han ofta är ombord mellan fyra och sex månader innan avlösning och han brukar växla mellan rederiets fartyg. Efter Stella Vega kom han till Stella Virgo. Även där fanns problemet med arbete på heta plåtar vilket han löste genom att tillverka en ny plattform.

– Ja, det var det första jag gjorde när jag kom dit.

Numera använder jag alltid plattformar vid den här sortens jobb.
ted_litens@yahoo.com



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2021

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2020. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Vice ordförande har ordet

Som vanligt, fast ovanligt, tror jag är en passande beskrivning på denna vår och sommar hittills. Det är mycket som är som det brukar och ännu mer som inte är det. Mygg, färskpotatis, gräsklippning och ogräsrensning är som vanligt. Neddragningar, permitteringar, varselvågor är det inte. Färsk makrill, blåbär och semestertider är som vanligt. Pandemi, social distansering, karantäner är det inte. Det är mycket som inte blev som tänkt eller planerat. Mycket som förändrats oerhört fort och utan några större förvarningar. Resor, fester, bröllop och minnesstunder är många flyttade in i framtiden, i många fall utan nya datum satta. Familjer som inte kunnat träffas, då det funnits gränser som inte går att passera. Familjer och vänner som inte kunnat glädjas eller sörja tillsammans. Alla som förlorat sina jobb och inkomstkällor. Alla dessa sjömän som är fast ute på haven, på sina fartyg, utan möjligheter att kunna mönstra av och resa hem. Och för många andra rullar vardagen vidare, utan någon större påverkan än avståndsmarkeringar på golvet i mataffären.

Det enda som vi vet är att vi fortfarande lever i ovisshet inför framtiden. I och för sig så har det ju alltid varit så, men just nu känns det mer ovisst än vanligt. Kommer det återhämta sig? Kommer en andra våg? Kommer det återkallas varsel? Kommer resebegränsningarna ändras för sjömän världen över? Kommer en tredje våg? Kommer resemöjligheterna öppnas

upp och möjligheterna att få gå iland lättas? Kommer det ett vaccin som fungerar? Kommer ...? Frågorna och funderingarna är oändliga.

Jag tror inte att pandemin kommer att försvinna i ett "trollslag", men att vi kommer lära oss att hantera och leva med denna nya situation. Vi kommer gå vidare med både bra och dåliga erfarenheter. Vi kanske i många fall kommer förändra våra arbetssätt och rutiner fortsättningsvis. Vi kommer vara visare. Men tyvärr även några kära fattigare. För alla oss som lever med närstående i riskgrupper (eller själva är riskgrupp) så är varje dag en rädsla för framtiden.

Trots alla mörka moln, både utanför fönstret med normalt sommaråskoväder på ingång, och i ekonomin, i företag och i samhället, så hoppas jag att några har fått trevliga och glada besked. Och det är alla som kommit in på sina studieplatser på "sjö" gymnasium och befälsutbildningarna på universitetet. Lycka till önskar jag er alla!



ANNELIE HAMBERG

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 27 May 2021



www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



ALANDIA



Positiva reaktioner på fackklubb



Victoria Åslund är klubbordförande
i Sjövägens fackklubb, som har
funnits i snart ett år.

Pendelbåtlinjen Sjövägen i Stockholm har nyligen expanderat med nya båtar och ökad turtäthet. Victoria Åslund har jobbat som befälhavare på Sjövägen i tre år och har nu varit med och startat upp en fackklubb.

– Det har varit väldigt positiva reaktioner från de anställda och vi drog in många som inte var medlemmar tidigare, säger hon. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JUNI 2020

– Justine är jätteduktig på att köra båt. Det är jag som har lite svårt att släppa. Jag tycker fortfarande att det är så himla kul att köra, säger Victoria Åslund och lämnar över ratten till Justine Hjort.

Victoria jobbar som befälhavare på Sjövägens nya fartyg *Maria*, och Justine är jungman. Victoria har jobbat på Sjövägen i tre år, Justine i två, och under de åren har de följts åt och bytt båt tillsammans.

Det är en mulen förmiddag i slutet av juni och det är glest mellan passagerarna. Ett tiotal går av vid Nybrokajen, ingen går på. Vid Nacka strand står det dock några passagerare och väntar.

– Det är så kul att köra båt, jag tröttnar aldrig på utsikten. I morse såg vi en säl som åt en lax, säger Victoria.

– Det är en väldigt fin arbetsmiljö, med många solnedgångar. Folk frågar om det inte blir tråkigt att köra samma sträcka hela tiden. Men vädret ändrar sig, årstiderna ändrar sig och det kommer ombord nya människor, säger Justine.

Den här våren är det också yttre faktorer som har förändrat saker och ting. När Corona-viruset började sprida sig i samhället skedde många förändringar på väldigt kort tid. SL, Storstockholms lokaltrafik, drog ner på antalet bussar och i samma veva drog de också in två av Sjövägens båtar, som kör på uppdrag av SL.

– Vårt rederi gick ut lite snabbt och sa att de skulle korttidspermittera, men det blev inte så. De visste nog inte själva hur det skulle bli, säger Victoria.

Det slutade med att SL fick så mycket kritik för sin indragna kollektivtrafik, som orsakade mer trängsel, att de återgick till normal trafik efter bara två veckor och båtarna sattes i trafik igen.

– Under de två veckorna var vi på kontoret och hjälpte till med lite underhåll. Jag tycker ändå att de skötte det bra under den korta perioden, säger Victoria.

Inte behövt neka någon

Nu går alla Sjövägens båtar som vanligt, men de tar bara hälften av passagerarna. I Marias fall innebär det max 99 istället för 198. De kollar heller inte biljetter längre, utan Justine försöker ha så lite passagerarkontakt som möjligt. Victoria ropar också ut ibland och uppmanar passagerarna att hålla avstånd.

– Jag är inte så orolig för egen del. Jag försöker tvätta händerna och använda handsprit och inte ha för mycket besök i styrhytten. Ibland har det varit många inskolningar, man får försöka hålla avstånd så gott det går, säger hon.

Och passagerarantalet har minskat, de har aldrig behövt neka någon att gå ombord, utan det har varit som max runt 80 passagerare.

– Det har varit väldigt lugnt och skönt i trafiken, inga sightseeingbåtar eller kryssningsfartyg. Däremot startade fritidsbåtarna tidigare, säger Victoria.

– Jag tycker att rederiet har tagit det på allvar, fortsätter hon. Vi kan inte göra på så många andra sätt än att sanera båten, hålla avstånd och använda sunt förnuft.

Hittat ett antal barnsjukdomar

Pendelbåtlinje 80, även kallad Sjövägen, går i Stockholms skärgård mellan Nybroplan, Nacka, Lidingö, Djurgården och Ropsten. Fartyget *Maria* är ett av tre nybyggen som har eller ska levereras till Sjövägen. *Maria* och *Sofia* går redan i trafik och nu väntar de på det tredje fartyget, *Clara*, som kommer att levereras från varvet i Danmark. *Maria* har varit i trafik sedan början av april, men de har redan hittat ett antal barnsjukdomar. Bland annat går inte modulen som gasreglaget sitter på att skjuta bakåt som den ska eftersom den då fastnar i förarstolen. När gasreglagemodulen är i sitt mest framskjutna läge döljer den dessutom halva plottern.

– Efter sommaren ska allt som blev fel åtgärdas. Man hade ju förväntat sig att det skulle vara väldigt bra när det är nytt och så var det inte det. Men *Maria* har bra arbetsmiljö i övrigt, det är stort, tyst och bra ventilerat, säger Victoria.

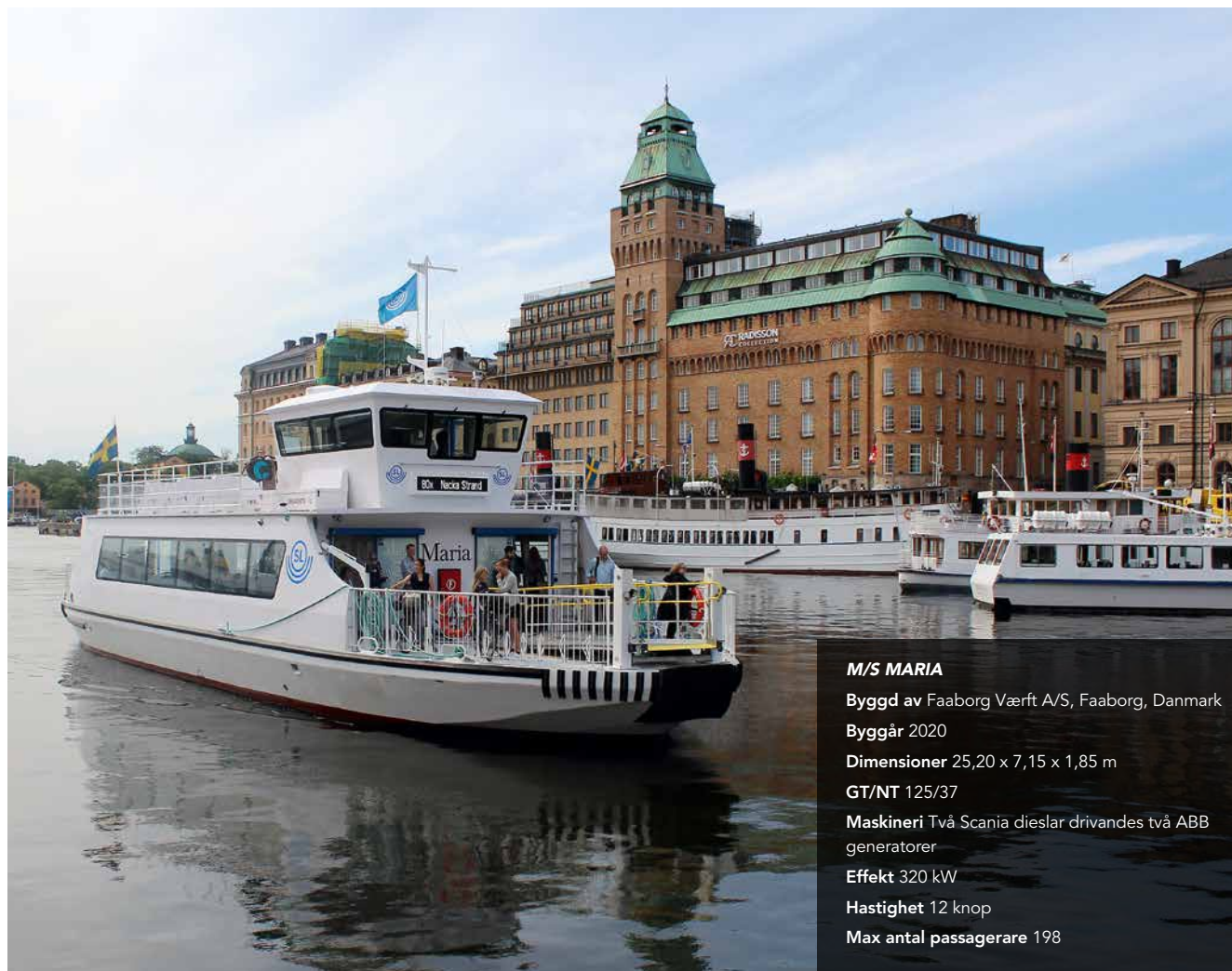
Den vattenburna kollektivtrafiken i Stockholm har expanderat de senaste åren. Staden börjar få upp ögonen för att det är en smidig lösning som minskar trängseln på vägarna.

– Passagerarna är glada över tätare turer, större båtar och inte samma trängsel. Det är nästan varje dag det kommer fram någon som säger: 'oj, jag har bött i Nacka i flera år och jag visste inte att man kunde åka båt'.

Rederi AB *Ballerina*, som kör Sjövägen och äger fartygen, har vunnit flera stora upphandlingar med SL. På bara några år har de köpt in flera nya båtar och anställt mer personal. Under de tre år som Victoria



Justine Hjort jobbar som jungman på *Maria*.



M/S MARIA

Byggd av Faaborg Værft A/S, Faaborg, Danmark

Byggår 2020

Dimensioner 25,20 x 7,15 x 1,85 m

GT/NT 125/37

Maskineri Två Scania dieslar drivandes två ABB generatorer

Effekt 320 kW

Hastighet 12 knop

Max antal passagerare 198

har varit anställd i rederiet har det hänt mycket.

– Det är bättre nu, det är mer strukturerat. Det har tagit tid men det är mer uppstyrt nu med utbildningar, underhåll, och så vidare. Det är mycket folk från Strömma som har anställts, som har jobbat i många år, säger Victoria.

Startade fackklubb

För lite mindre än ett år sedan beslutade befälen sig för att starta en fackklubb. Idag är cirka 30 befäl medlemmar, även en del som inte tidigare var medlemmar i facket beslöt sig för att gå med. Totalt jobbar 30 befäl som fast anställda och 18 är behovsanställda, så det är ett bra betyg för klubben. Victoria valde att ställa upp som klubbordförande.

– Det har varit mycket positiva reaktioner från medlemmarna. Många tycker att det var dags och behövs. Det är till och med några som hoppar in extra som är

med. Några har valt att stå utanför och det får man respektera, säger hon.

Fackklubben har en chattgrupp där de skriver till varandra om aktuella händelser.

– Folk är duktiga på att svara om det är något vi behöver veta. Många skriver att de uppskattar det arbete vi lägger ner, säger hon.

Men att starta upp en ny klubb har inneburit en hel del arbete. Victoria försöker svara i telefon och på mail medan hon är på jobbet för att kunna vara ledig när hon är ledig.

– Det här har varit helt nytt för mig. De som är med i styrelsen i övrigt har varit fackligt engagerade tidigare.

Även för rederiet har det varit en ny sak att ha en fackklubb att förhålla sig till.

– Rederiet ställde sig lite frågande i början, varför det var nödvändigt. Sakta men säkert har de insett att det behövs och att det kan vara en bra kanal för att nå oss.

– Vi försöker ha en god dialog med rederiet, fortsätter hon. I allt från utrustning, till att man ska känna sig trygg på jobbet, till mindre viktiga saker. De har blivit bättre på att höra av sig till oss. Så de har väl också lärt sig någonting.

– Det kändes viktigt att starta en klubb och att tillsammans kunna lyfta olika problem. Det blir mer gnälligt om vi kommer en och en, bättre att vi lyfter det tillsammans.

Efter att befälen startade sin klubb så har även Seko sjöfolk startat en klubb.

Befälen gör uppstart av motorn

En vanlig arbetsdag börjar klockan 05.50. På Sjövägen är det befälen som gör uppstarten av motorn, kollar olja, vatten och att allt ser bra ut.

– Jag brukar starta upp en halvtimme innan, då ser man att allt funkar och hinner byta båt om det är något problem.

I många rederier är det matrosen som sköter det, men jag tycker att det är skönt att ha koll på det själv, säger Victoria.

Den första turen går vid 7 från Nacka strand, så först går de utan passagerare från Nybroplan där hon ligger för natten. Sen kör hon till klockan 15 då hennes kollega byter av henne vid Nybroplan. Så jobbar hon en vecka, sen är hon ledig en vecka. Sen jobbar hon en vecka från klockan 15–24 och sen ledig en vecka till.

– Vi var lite oroliga för vår sommarsemester ett tag. Men nu har många som blivit lovade jobb på Strömme kommit hit istället. Så det verkar som att alla som sökt semester har fått det, säger hon.

Fick börja direkt

Victoria har seglat sen hon var liten. Hon gick gymnasiet på Sjömannsskolan på Långholmen och hade siktet inställt på Kustbevakningen.

– Sen insåg jag att det här kan man också göra.

Hon läste sin klass 7:a i Kalmar 2014 och sen jobbade hon på däck för att få ihop sin sjötid, mestadels på Ressel rederi, och en kort sväng på Blidösbolaget. 2017 fick hon ut sin behörighet.

– Jag ringde hit och chansade. Då var det en kille som precis sagt upp sig, så jag hade jättetur och fick börja direkt.

De största anledningarna till att hon sökte sig till Sjövägen var att de hade åretruntrafik och hade båtar som hon kunde köra på sin behörighet.

– När jag jobbade på *Emelie* så sneglade jag lite på de här båtarna och tänkte att 'där skulle jag kunna jobba'. Och så blev det.

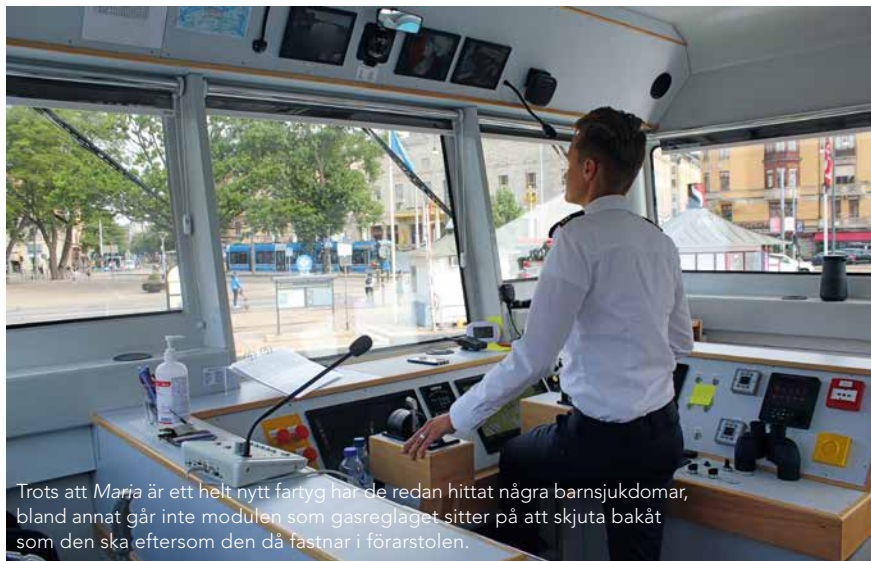
– Det som är bra här är att det finns så många olika båttyper. Man lär sig väldigt snabbt att köra båt. På ett år har jag kört alla båtar.

Hon känner att hennes fyra år på däck har gett henne erfarenhet som är värdefull nu när hon är befälhavare.

– De som går Klart skepp har en ganska kort väg från utbildning till att köra. Jag tror att det är bra att inte stressa.

På fritiden försöker hon träna. Nyligen skaffade hon och hennes sambo en dvärgpudel som heter Lotta, som får följa med ombord ibland. Och så försöker hon träffa familj och vänner som hon inte hinner träffa när hon jobbar.

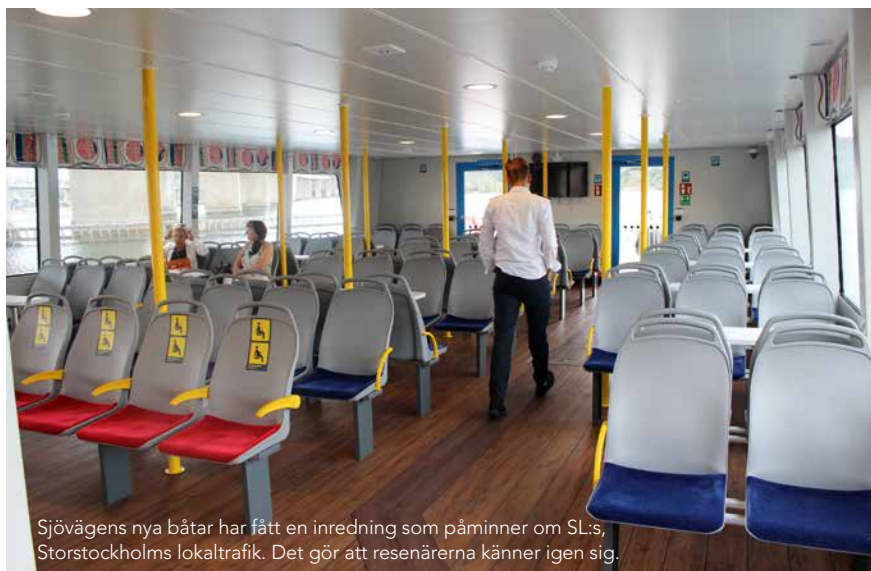
– Ibland okynnesåker jag båt med mina kollegor. Om man jobbar olika veckor så ses man inte annars, säger hon. **SC**



Trots att *Maria* är ett helt nytt fartyg har de redan hittat några barnsjukdomar, bland annat går inte modulen som gasreglaget sitter på att skjuta bakåt som den ska eftersom den då fastnar i förarstolen.



En av två elmotorer för fartygets framdrift.



Sjövägens nya båtar har fått en inredning som påminner om SL:s, Storstockholms lokaltrafik. Det gör att resenärerna känner igen sig.

Han delar ut belöningar

FAKTA STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus historia går tillbaka till 1748. Det första sjömanshuset etablerades i Stockholm och som mest fanns det 47 sjömanshus i landet. Sjömanshuset utgjorde sjömannens sociala skyddsnät och hade dessutom inflytande på fartygsregistrering och navigationsundervisning, med mera. Så småningom kom uppgifterna att tas över av statliga myndigheter och fackliga organisationer och det sista sjömanshuset upphörde 1969. Alla kvarvarande medel samlades och 1972 föreskrev kungen att Stiftelsen Sveriges Sjömanshus skulle inrättas. Stiftelsen styrs av en partsammansatt direktion. Två från Svensk Sjöfart, två från Sjöbefälsföreningen respektive Sjöbefälsföreningen-O och en från SEKO sjöfolk.

Efter 13 år som ledamot i granskningsgruppen i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus tog Karl Karell över som kanslichef förra året. Men starten på det nya jobbet blev inte som han tänkt sig. Istället för ett lugnt inlärningsår kom Corona och han blev tvungen att ställa in den årliga Belöningsdagen.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

Du har jobbat som kanslichef i snart ett år nu, hur trivs du på jobbet?

– Jag har haft en lång karriär till sjöss, i 46 år. Det är speciellt varje gång man gör något nytt. Men det här är bland det roligaste jag har gjort. Det är en väldigt positiv känsla man bär med sig.

Vad är roligast?

– Det är viljan som finns i stiftelsens grundläggande tanke, att hjälpa andra. Och att se hur det påverkar individerna som behöver hjälp och som får hjälp. Att se hur stor skillnad det gör när vi hjälper individer, och att få positiv feedback. Det känns väldigt upplyftande när man går hem efter en arbetsdag.

Var det som du hade tänkt dig?

– Både ja och nej. Stiftelsen är en ganska stor spelare inom sjöfarten. Jag hade sett fram emot att få genomföra Belöningsdagen och det man inte hade kunnat föreställa sig är hur covid-19 har slagit. Stiftelsen har fått ställa in mycket, bland annat Belöningsdagen. Det känns väldigt tråkigt. För övrigt är det en väldigt välorganiserad organisation, här finns resurser och samarbete, så förutsättningarna för att ta över var bra. Sen blev det avbräck i det jag hade tänkt göra.

Hade du idéer på saker du ville göra, till exempel förnya något, som du inte har kunnat göra?

– Vår historia går tillbaka till 1748. Så våra ändamålsstadgar är inte något man direkt förnyar. Men vi har ändrat lite i hur vi jobbar på kansliet, vi är två personer istället för tre. Vi följer också med tiden och blir mer digitaliserade, det har vi tvingats till. Jag hade tänkt att jobba ett år innan jag förändrade något, men det ändrades när jag var tvungen att börja med att ställa in saker.

Vad gjorde du innan?

– Jag har jobbat 46 år inom sjöfartens tjänst i olika befattningar. Jag började i Johnson Line som sjöman, och utbildade mig sen till sjökapten och jobbade som befäl i många år. Jag har varit på allt från kusttankers, stycke gods fartyg, containerfartyg, och rorofartyg till passagerar- och kryssningsfartyg. Dessutom jobbade jag tio år i land som rederitjänsteman. Så jag har haft en ganska bred karriär i olika funktioner. För två år sen gick jag i land

efter att ha jobbat som befälhavare på Finnlines *Finn Clipper*. Sen förberedde jag mig för det här jobbet. Sen 2007 har jag varit ledamot i granskningsgruppen, som granskar och bedömer ansökningarna för belöningar. Och efter några år blev jag ordförande i granskningsgruppen. Jag och Christer Nordling har haft en kontinuerlig överlämning av saker och så gick vi dubbelt i ungefär en månad innan han slutade.

Corona har ju slagit hårt mot hela världen, hur har det drabbat er?

– Det har drabbat oss på så sätt att vi fick ställa in Belöningsdagen, det är det som har drabbat oss mest.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus är en avkastningsstiftelse och som sådan påverkas vi naturligtvis av hur börsen förändras. Det som framförallt är kännbart är att många börsbolag har valt att ställa in sina utdelningar. Stiftelsen har dock en långsiktig placeringsstrategi och klarar tillfälliga börsnedgångar, även om de varar ett par år.

Vad har ni vidtagit för åtgärder?

– Belöningsdagen kommer att senareläggas och slås ihop med nästa belöningsdag 2021. Vi har bestämt att de belönade får sina pengar ändå, så pengarna betalades ut samma dag som Belöningsdagen skulle ha varit i år. Men de bjuds in till Belöningsdagen nästa år och uppmärksammas lite extra. Som alla andra har vi digitala videosammanträden och undviker att träffas fysiskt. Vi följer Folkhälsomyndighetens råd och tar det ansvar som krävs av oss.

Kan du ge några exempel på bidrag som har blivit belönade i år?

– Man kan läsa om alla bidrag på vår hemsida. Där finns vår belöningsfolder där alla finns med. Jag vill inte lyfta fram någon särskilt, alla bidrag är väldigt bra. Sjöfolk är fantastiska problemlösare. Vissa bidrag är smarta och enkla och vissa är väldigt avancerade. Det vi gärna vill lyfta fram är förslag från intendenturen, det är ganska få förslag som kommer därifrån. Totalt hade vi i år 48 förslagsställare, men endast 5 var från intendenturen. 19 kom från däck, 26 från maskin och 3 från land. Och av de 53 personer som skickat in bidrag var endast 5 kvinnor.

Totalt fick vi in 48 förslag för 2020 och av dessa fick 31 belöningar. Det sker en urvalsprocess i granskningsgruppen. De nominerar bra förslag och sen är det

direktionen som tar det slutliga beslutet. Det finns olika typer av belöningar; arbetsbelöningar, utvecklingsstipendium, sjöräddningsbelöning, idrottsbelöning och hedersomnämning om man varit flitig. Totalt delade vi ut 680 000 kronor i år i belöningar.

Har antalet bidrag påverkats av Corona?

– Deadline för 2020 var den 31 oktober 2019 så de har inte påverkats. Till dags datum har vi fått in 24 bidrag och det är där vi brukar ligga just nu. Det brukar trilla in många förslag sista månaden så det ska bli intressant att se hur det påverkas.

Vad har ni fått för respons från de belönade att det skjuts upp?

– De flesta tycker att det är roligt att de har blivit belönade och att de får sina pengar, det kan vara välbehövligt just nu. De är glada att de bjuds in nästa år. Så uteslutande positivt. Sen tycker alla att det är tråkigt att det var tvunget att ställas in, men alla är väldigt förstående.

Ni funderade aldrig på en digital variant av belöningsdagen?

– Nej, egentligen inte. Förslaget kom upp, men det här känns som ett bättre alternativ. Det ger en bättre känsla att träffas fysiskt. Sen får vi se, om det här inte släpper kanske vi måste tänka i de banorna. Vi hoppas att det går att genomföra Belöning 2021 som vanligt.

Ni ger också akut hjälp till sjömän. Har ni sett en ökning av såna ansökningar i och med Corona?

– Inte ännu. Vi är lite förvånade, vi förväntade oss att det skulle öka lite, men det har inte hänt än. Men man kan ju tänka sig att om pandemin fortsätter och det fortsätter att slå mot sjöfarten, att det kommer att öka. Det är en av stiftelsens primära uppgifter, att kunna stötta sjöfolket på det sättet, när behov uppstår.

Hur ser det ut inför nästa år?

– I stort sett så fortsätter vi som vanligt. Vi förväntar oss en ökning av akut hjälp. Vi stödjer en del initiativ för att hjälpa till om det finns några som blir arbetslösa inom roro att kunna genomföra en omskolning till tanksegmentet. Vi följer också den sociala situationen för de sjömän som ännu inte blivit avlösta och inte kunnat resa hem och hur de påverkas psykologiskt av detta. **SC**

Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

RESCUE BOAT

31 aug
21 sep
12 okt
2 nov
23 nov 14 dec



BASIC SAFETY

31 aug-1 sep
21-22 sep
12-13 okt 23-24 nov
2-3 nov 14-15 dec



RESCUE BOAT

23 sep
14 okt
4 nov
25 nov
16 dec



BASIC SAFETY

2-3 sep
23-24 sep
14-15 okt 25-26 nov
4-5 nov 16-17 dec



FAST RESCUE BOAT

4 sep
25 sep
16 okt 27 nov
6 nov 18 dec



ADV FIRE FIGHT.

22 sep
13 okt
3 nov
24 nov 15 dec



ADV. FIRE FIGHTING

24 sep
15 okt
5 nov
26 nov 17 dec



CROWD CRISES MNG

13 okt
24 nov



SÄKERHETSUTB.

FISKEFART
23 sep
14 okt
16 dec



MEDICAL CARE

7-9 sep 23-25 nov
28-30 sep 7-9 dec
19-21 okt





NYTT UPPLÄGG - NYA MÖJLIGHETER

Glädjande besked! Vi är nu även av Transportstyrelsen 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

7-11 sep
5-9 okt
9-18 okt*
9-13 nov
27 nov - 11 dec*7-11 dec



*Fredag - Söndag över två veckor

ADVANCED FIRE FIGHTING

16 sep
21 okt
2 nov



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

23 sep
12 okt
4 nov
14 dec



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

31 aug - 1 sep
21-22 sep
12-13 okt 23-24 nov
2-3 nov 14-15 dec



SHIP SECURITY OFFICER

5 okt
15 dec



MEDICAL FIRST AID

23-24 sep
14-15 okt
4-5 nov
16-17 dec



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

23 sep
14 okt
16 dec



FAST RESCUE BOAT

15-16 okt
26-27 nov



CROWD CRISIS MNG

16-18 sep
14-16 okt
18-20 nov



MEDICAL CARE

7-9 sep
28-30 sep
19-21 okt
23-25 nov
7-9 dec



Med reservation för eventuella ändringar.

TEMA

SJÖRÄDDNINGSHELIKOPTRAR



Den svenska sjöräddningen med helikopter är underdimensionerad och tvingas ställa liv mot liv. Det säger Statens haverikommission, SHK. Även Sjöfartsverket vill se en utökning. Men regeringen ser inga större behov av förändring. Samtidigt kan de längst ut på räddningslinan hamna i svåra situationer. TEXT OLLE NYGÅRDS FOTO SJÖFARTSVERKET



Det finns för få räddningshelikoptrar

De svenska sjöräddningshelikoptrarna är en viktig del i vårt räddningssystem till sjöss. De kan komma fram till nödställda trots höga vågor och hårt väder. Sjöbefälen har pratat med helikopterbesättningen på basen i Kristianstad.

KRISTIANSTAD APRIL 2020

– Jag får vara beredd på att bli lämnad ute i Östersjön. Det kan vara om något sker under en vinschning, att vajern fastnar eller man får problem med helikoptern. Då är en av nödprocedurerna att skjuta av vajern och låta ytbärgaren hamna i vattnet, säger Niclas Bankert, ytbärgare på Sjöfartsverkets räddningshelikopter som är baserad i Kristianstad.

En larmsituation för sjöräddningshelikoptrarna kan börja med att någon ringer 112 vid en olycka till sjöss eller om någon i besättningen på ett handelsfartyg blivit sjuk. Då blir Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral JRCC i Göteborg inblandad. Därifrån går larmet till olika räddningsenheter, bland annat räddningshelikoptrarna som finns baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Göteborg och Kristianstad. Mattias Edenor är pilot och en av befälhavarna på basen i Kristianstad.

– Larmet går ut i högtalarsystemen här på basen. Det kan vara så att någon är och tränar eller står i duschen men då hör alla och vi samlas snabbt vid kartbordet, säger Edenor.

Och där planeras uppdraget. Vid fint väder och dagtid är helikoptern i luften på under tio minuter. Vid dåligt väder, mörker och om alla flygplatser runt om är stängda är det mer komplicerat. Det handlar om att planera alternativa landningsplatser till hemmabasen.

Just när den här intervjun görs, sista dagarna i april 2020, präglas tillvaron i samhället av Covid-19-pandemin.

– Med tanke på Corona så är det väldigt dåliga öppettider i hela Sverige på flyg-

platser. Vi kan gå ner över hav i väldigt dåligt väder för att lokalisera en nödställd men sedan måste vi ta oss tillbaka och landa någonstans, säger Edenor.

Enligt befälhavare Edenor är landning på flygplatser att föredra framför att landa ute i terrängen. Detta för att få snabb tillgång till bränsle för att kunna fortsätta uppdraget eller vara redo för ett nytt.

Kan ta upp till 30 minuter att starta

Det formella kravet är att besättningen senast 15 minuter efter larm ska vara ombytt och klar för tjänstgöring och helikoptern utdragen ur hangaren och klar att lyfta. Men Sjöfartsverket skriver också att tiden kan variera beroende på planeringsbehov: ”väder, avstånd och typ av räddningsinsats är exempel på faktorer som påverkar planeringen.”

FOTO OLLE NYGÅRDS



Jonas Bäckstrand, ställföreträdande generaldirektör på Statens haverikommission, SHK.

Enligt Edenor kan det ta upp till 30 minuter från det att larmet kommer in till det att man trycker på startknappen i helikoptern vid ett komplicerat uppdrag. Även kommunikationen är en svårighet vid sjöräddning med helikopter. Ett konkret exempel kan gälla ovisshet kring hur skadad en person är som ska hämtas på ett fartyg.

Ytbärgare Niclas Bankert:

– Du kan få en uppgift att det på fartyget är en huvudskada på en besättningsman men sedan visar det sig också att armen är av, säger han.

Innan ytbärgaren vinschas mot ett fartyg utbyts information om hur fartyget ska lägga sig – oftast mot vinden – och var på fartyget den skadade personen finns.

Samtidigt beskriver Bankert att nedsättningen kan vara besvärlig vid stark vind och stora vågor och ytbärgaren kan börja svänga över, eller in i, fartyget. Enligt Bankert kan det vid stora vågor vara olämpligt att vinscha vid aktern på fartyget, även om den skadade finns där, eftersom aktern kan röra sig upp och ner med flera meter. Ett annat exempel är om en person behöver vinschas upp i mörker från en segelbåt. Då kanske de som ska vinschas istället får hoppa i havet och hämtas därifrån.

– Varje vinschning är en ny vinschning, säger Bankert.

Om det sker en olycka eller ett sjukdomsfall ombord på ett fartyg, och en eller flera personer behöver hämtas från fartyget, vad bör befälen ombord tänka på?

– De har ju garanterat en kontakt med JRCC om de får ett skadefall och informerar då om status på patienten, var de befinner sig och hur det ser ut. Det är bra om de förbereder så mycket som möjligt innan vi kommer, säger Edenor.

Vid behov är det också viktigt att rensa däck på fartyget där ytbärgaren ska nedsättas. Ibland finns lösa föremål, flaggspel och parasoller som kan vara i vägen eller blåsa bort – normalt ligger helikoptern mellan 10 och 30 meter över fartyget eller vattnet.



Piloter i räddningshelikoptern.
Befälhavare Mattias Edenor till höger i bild.

– Det händer ju att man blir nedsatt på kryssningsfartyg mitt bland solstolar och bubbelpooler, säger Bankert.

Just helikopterbasen i Kristianstad hade ungefär 130 skarpa larm under 2019, enligt Mattias Edenor.

– Vi är en unik resurs, det går ganska fort för oss att ta oss ut och ta oss hem. Vi är ju delvis oberoende av våghöjd, vilket fartygen inte är. I vissa fall är det så höga vågor att fartygen inte kan eller törs gå fram till den nödställda vare sig de ligger i vattnet, på en flotte eller på ett havererat fartyg, säger Edenor, som också tar upp räddningshelikopters begränsningar. Det handlar om att helikoptrarna har begränsad tid i området – helikoptern kan ta bränsle för ungefär 3,5 timmars flygtid. Ytbärgaren kan också bli trött efter ett antal räddningar och lång tid i vattnet.

Omdiskuterad helikopterverksamhet

Statens haverikommission, SHK, kom förra året med en rapport där myndigheten konstaterar att ”dimensioneringen av helikopterverksamheten är för liten i förhållande till ambitionen att kunna tillhandahålla

SAR (search and rescue) - helikoptrar på fem baser i landet dygnet runt”.

Rapporten kom efter att SHK fått kännedom om ett antal händelser där Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar inte varit tillgängliga i den utsträckning de borde. SHK skriver: ”med nuvarande antal (sju) och det underhåll som genomförs finns inte ens teoretiska möjligheter att löpande upprätthålla beredskapen på fem baser samtidigt”. Dessutom är antalet besättningar för lågt, enligt SHK.

Enligt Jonas Bäckstrand, ställföreträdande generaldirektör på SHK, handlar det i praktiken om att någon av de sju helikoptrarna alltid är på tungt underhåll och ofta är ytterligare en helikopter på service. Det gör systemet känsligt för tekniska fel.

Men kritiken stannar inte där. Enligt SHK uppfyller Sjöfartsverket visserligen de övergripande kraven för sjö- och flygräddning. Men det görs, enligt SHK, delvis med hjälp av andra länder.

– Man säger att man har räddningshelikoptrar som finns i beredskap och att de har 15 minuters insatsberedskap. Det menar vi inte är riktigt korrekt. Det är en för-

sköning av verkligheten, säger Bäckstrand.

SHK har också synpunkter på den geografiska spridningen av helikopterbaserna. Sjöfartsverket har en rutin att om en bas behöver stängas så är det Visby som stängs eftersom Norrtälje och Kristianstad når dit också.

– Men det är en sanning med modifiering. De täcker den västra delen från Gotland sett men händer det något längre ut så får de svårt att nå dit på samma sätt som en helikopter från Visby, säger Bäckstrand.

SHK menar också att det är ganska god täckning i den södra delen av landet medan det norr om Norrtälje endast finns en bas, i Umeå.

– Det går att ha förståelse för det om man tittar på tillgängliga resurser och folkmängdens fördelning. Men frågan är om man ska väga liv mot liv på det sättet, säger Bäckstrand.

Vad menar du med att väga liv mot liv?

– Man tvingas göra avvägningar. Stängs Visbybasen så kan Norrtälje och Kristianstad nå Visby men de kanske inte kan nå farvattnen öster om Gotland. Du har en bas i Umeå som är den enda i norra



Sjöfartsverkets räddningshelikopter underifrån vid vinschning.

halvan av Sverige. Sett till antalet uppdrag som de flyger är det måhända motiverat. Men är det tillräckligt argument för att ha lägre nivå på beredskapen. Det är jag inte så säker att jag kan skriva under på. Jag förstår att man behöver göra den typen av avvägningar men ur vår utgångspunkt som tittar på säkerhetsfrågorna är det olyckligt, säger Bäckstrand.

En annan punkt som tas upp i rapporten gäller att säkerhetskulturen inom Sjöfartsverkets helikopterverksamhet har påverkats negativt av den avtalskonflikt som har funnits mellan helikopterpersonalen och arbetsgivaren. Ett exempel som tas upp är den 16 januari 2018 då fyra av fem helikopterbaserna var ur drift samtidigt.

– Det ser vi absolut allvarligt på. Vad som är viktigt i det sammanhanget är kopplingen till arbetstidskonflikten och att det inte längre ser ut på samma sätt, säger Bäckstrand.

Brister i säkerhetskulturen

Hösten 2019 kom Transportstyrelsen med en fördjupad säkerhetskulturutredning av helikopterverksamheten i Sjöfartsverket. Enligt Transportstyrelsen krävs extra säkerhet kring viss typ av flygning, exem-

pelvis ambulansflyg, polisflyg och sjö- och flygräddning.

– Det krävs mycket av dessa, säger Anders Leufgård, sektionschef på Transportstyrelsen.

Och slutsatserna från utredningen låter dramatiska. Exempelvis står: "Utredningen har inte funnit något säkerhetskulturområde som bedömts fungera bra i sin helhet eller som endast har ett måttligt förbättringsbehov". Vidare står att läsa: "Tre områden bedöms ha ett stort förbättringsbehov; Rapportering kultur, Lärande kultur samt Rättvis kultur."

Samt: "Fyra områden bedöms ha ett mycket stort förbättringsbehov; Resurser och kompetens, Säkerhetsengagemang, Kommunikation och Systematiskt säkerhetsarbete."

Enligt rapporten, som bygger på intervjuer av personal inom helikopterverksamheten på Sjöfartsverket, beskrivs att det finns "utmaningar" för det fortsatta förbättringsarbetet. Bland annat handlar det om att det finns en bristande tillit och förtroende mellan chefer i Sjöfartsverket och den flygande personalen. En del av detta ska enligt rapporten bero på den så kallade "FDR (Flight Data Recorder) – hän-

delsen". I korthet handlar detta om att media begärde ut FDR-data, och sedan uppstod missnöje bland personalen om hur frågan hanterades inom Sjöfartsverket.

För en utomstående låter skrivningarna i rapporten allvarliga. Men Transportstyrelsen vill nyansera.

– Det kan uppfattas som mycket dåligt men målet är att visa vad operatören ska jobba med, säger Leufgård.

Inom säkerhetsarbete vid flygning arbetas bland annat med områdena: manual, ledning, ledningssystem, säkerhetskultur och slutligen piloten. Just den här rapporten avser den fjärde punkten, säkerhetskulturen.

– Det är så här det brukar se ut vid den här typen av tillsyn. Vi gör väldigt få sådana här tillsyner men det är inget som sticker ut. Det visar vad som måste tätas till och det måste ned på en acceptabel nivå. Vi kommer att följa upp det, säger Anders Leufgård.

Sjöfartsverket: Kan inte vara överallt

Men vad säger Sjöfartsverket om kritiken angående helikopterverksamheten? Myndigheten håller med om att systemet är sårbart med sju räddningshelikoptrar och fem helikopterbaserna.

– Utmaningarna är att de kostar mycket och används förhållandevis sällan. Men när de väl behövs så gör de stor skillnad. Och tiden mellan larm skulle vi kunna bidra till samhället ytterligare, säger Mattias Hyllert, direktör för sjö- och flygräddning på Sjöfartsverket.

Samtidigt har ni sagt angående SHK:s rapport att ni håller med myndigheten och att räddningshelikopterverksamheten behöver stärkas med ytterligare helikoptrar, personal och finansiering och att det inte finns några marginaler för ökade krav och uppgifter. Och nu kan uppgifterna eventuellt utökas med brandbekämpning och definitivt med sjukvårdsflygningar som en följd av coronasituationen.

– Det här tillkommande att vi fick utskrivet i vår instruktion att vi ska bistå med sjuktransporter är någonting som vi faktiskt har gjort genom åren men det har varit ganska otydligt reglerat. Kan vi rädda ett liv när inget annat finns tillgängligt, självklart ska vi ha uppdraget och göra det, säger Hyllert.

I normalfallet stängs basen i Visby

Sjöfartsverket har beslutat att om inte fem helikopterbaserna kan hållas öppna till följd av coronasituationen kommer i normal-



Mattias Hyllert, direktör för sjö- och flygräddning på Sjöfartsverket.

fallet Visby att stängas. Samtidigt har Visby haft problem med bemanningen under slutet på april med följd att vinschfunktionen inte var tillgänglig på helikoptern samtidigt som det under coronatiden har varit svårt att flytta personal till Visby.

Visar det på känsligheten i systemet?

– Ja, men sedan bygger också SHK:s rapport på att fem helikopterbaser ska vara operativa hundra procent och det är en utgångspunkt som Haverikommissionen har valt men som inte finns i regeringens instruktion till oss, säger Hyllert.

Här menar ju SHK att det är en försköning av beredskapen?

– Vi är tydliga och försöker absolut inte försköna någonting utan vi talar om hur det är. Sedan är det ett politiskt beslut var man vill lägga resurserna i samhället, säger Hyllert.

Ett mål för sjöräddning på svenskt territorialvatten är att, efter en enhet larmats, så ska den drabbade undsättas ”inom 60 minuter i 90 procent av alla fall med flyg- eller ytenhet då positionen är känd samt att vid efterforskning kunna påbörja en spaningsinsats i fastställt insatsområde”.

SHK menar generellt att det blir problem, exempelvis öster om Gotland, när Visby-basen stängs. Hur ser du på det?

– Jo, men det finns delar av Sverige där vi inte har de fysiska förutsättningarna att komma på plats inom de här tiderna. Och det är väl därför regeringen har valt att sätta gränsen i 90 procent av fallen och inte i 100 procent av fallen, säger Hyllert.

Enligt Hyllert handlar det inte bara om huruvida en bas är öppen eller inte. Det kan också vara tillfällen då vädret gör att det inte går att flyga. Eller det som sker varje vinter då en besättning och helikopter placeras i Kiruna för övning i fjällmiljö.

Då måste övrig verksamhet minska eftersom överkapacitet saknas.

– Men vi vet också att vi behöver genomföra underhåll och under den tiden har vi ingen reserv att sätta in och det blir tillfällen då vi inte håller alla baser öppna, säger Hyllert.

Samtidigt kan det också bli större avbrott till följd av tekniska fel. Under hösten 2019 gick landningsstället sönder på en helikopter och den bedöms vara tillbaka i tjänst först år 2021. Det låter som lång tid?

– Helikoptern behöver monteras upp på ett speciellt sätt och det kan bara göras på två platser i världen, en i Europa och en i USA och det har varit kö redan innan corona, säger Hyllert.

SHK säger också att Sjöfartsverket, med de resurser man har och basernas läge, tvingas ställa liv mot liv.

– Hela vårat jobb går ut på att använda resurserna så bra som möjligt och när liv står på spel så skickar vi alla resurser vi har. Vi kan inte vara på alla ställen. Och varje gång vi förflyttar oss kommer vi närmare någon och längre från någon annan, säger Hyllert.

Finns andra sjöräddningsresurser

Hyllert påpekar också att det finns andra sjöräddningsresurser, exempelvis Sjöfartsverkets egna ytenheter. Även Sjørädd-

ningssällskapet, Kustbevakningen och Försvarsmakten brukar nämnas i sammanhanget. Men kritiken här handlar om att det räcker med en eller två meters våghöjd och det blir problematiskt att flytta en skadad person från en båt till en annan. Och här håller Hyllert med.

– I vissa situationer är det en helikopter som behövs, säger Hyllert.

Samtidigt säger alltså SHK att Sjöfartsverket uppnår de övergripande målen för sjö- och flygräddning tack vare hjälp från andra länders räddningsorgan. Svaret från Mattias Hyllert är att det finns ett samarbete inom ramen för FN-organet International Maritime Organization samt överenskommelser med grannländerna.

– I Finland finns det normalt en räddningshelikopter i Åbo och en i Rovaniemi. I Norge har de som ett pärlband längst kusten och mycket är drivet av off-shore-industrin. De har både privat upphandlade helikoptrar som kan genomföra räddningsinsatser och så har de statliga militära helikoptrar. Danmark har tre helikopterbaser, i Roskilde, Ålborg och Skrydstrup, säger Hyllert.

Den utredning som SHK gjorde föranledes som tidigare nämnts av att myndigheten ”fått kännedom om ett antal händelser där Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar inte varit tillgängliga som för-



Sjöfartsverkets helikopterbas i Kristianstad.



Fartyget Cinch från räddningshelikoptern under övning.

väntats". Vid ett tillfälle var fyra av fem baser stängda.

– Det inträffade under avtalsförhandlingarna. Och det är en brist i vår organisation att vi inte klarade av att genomföra avtalsförhandlingarna utan att vi fick den här typen av uttryck. Det handlade om kraftigt förändrade villkor och det går väldigt djupt i organisationen och det finns många lärdomar att dra, säger Hyllert.

Hur är situationen nu?

– Nu har vi inga förhandlingar. Men samtidigt har Transportstyrelsen gjort en genomlysning av säkerhetskulturen och konstaterade, vilket inte var någon överraskning, att det finns ett bristande förtroende mellan medarbetare och ledning som gör att vissa åtgärder inte blir på det sätt som det skulle kunna bli. Vi har kommit en bit på väg men det finns saker som återstår, säger Hyllert.

Så slutligen, hur ser du på frågan om ni har för lite resurser eller inte?

– För att kunna hålla det system som vi har nu och som är en acceptabel nivå skulle vi behöva ytterligare en räddningshelikopter. Skulle man, vilket SHK antyder, ha hundra procent tillgänglighet på fem baser skulle vi behöva ha ytterligare fem helikoptrar. Då har vi väldigt mycket helikoptrar som inte används men den gången något går fel har vi tillgänglighet, säger Hyllert.

"Stor förändring nu"

Men åter till den flygande personalen i Kristianstad. Där säger man att när det gäller avtalsfrågan så är det numera "lugnt och stabilt".

Hur ser man då på Transportstyrelsens rapport som bland annat talar om att det finns en bristande tillit och förtroende mellan den flygande personalen och chefer i Sjöfartsverket?

– Det var där och då och med den personalen och de cheferna. Det är stor förändring nu. Det är ett riskfyllt jobb vi håller på med och finns det externa grejer som påverkar så blir det inte säkrare av det, säger befälhavare Mattias Edenor.

Hur tänker de som befinner sig längst ut i räddningsorganisationen när SHK säger att det kan vara en situation där liv ställs mot liv?

– Det är frustrerande för oss. Att stänga en bas känns inte bra, så är det. Vi behöver mer personal och mer helikoptrar. Jag ser helst ett par till. Men det är en prislapp, hur mycket vill staten betala för det här och vilken service ska vi erbjuda samhället och kunderna, fartygen där ute, säger ytbärgare Niclas Bankert.

– Det är som att stänga en räddningstjänststation. Det kommer att ta längre tid för den vars hus brinner att få räddningstjänsten från grannkommunen, säger Mattias Edenor. **ON**

Fotnot: Till följd av utbrottet av Covid-19 har det varit besöksförbud vid Sjöfartsverket och kontakten med myndigheten har skett via telefon och bilderna har tillhandahållits av Sjöfartsverket. Även intervjun med Transportstyrelsen har skett via telefon.

Regeringen: Inget behov av förändringar

Sedan Statens haverikommission, SHK, kom med sin slutrapport i början på förra året har det förekommit brevväxling mellan myndigheten och regeringen. Men SHK är inte nöjd med regeringens svar.

– Nej, det är vi inte helt nöjda med. Regeringen säger att man bereder frågan inom regeringskansliet och det har jag en viss respekt för. Men det ingår i vårt uppdrag att i viss utsträckning följa upp rekommendationer och då kan vi inte nöja oss med att man bara bereder frågan utan då behöver man någon form av viljeinriktning på om man delar vår syn på problematiken eller inte, säger Jonas Bäckstrand, ställföreträdande generaldirektör på SHK.

Vad säger då regeringen? Sjöbefälen har bara fått en skriftlig kommentar från infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) som skriver:

"Det är Sjöfartsverkets ansvar att dimensionera helikopterflottan utifrån det uppdrag som myndigheten har. Helikopterverksamheten är nu en välfungerande verksamhet. Jag ser inga omedelbara behov av att göra större förändringar. Däremot har den aktuella situationen med det nya coronavirusets spridning föranlett ett regeringsbeslut som tydliggör räddningshelikoptrarnas möjligheter att kunna utföra transporter för att stödja sjukvården."

Hade en avgörande betydelse



Bild från *Silja Europa* under *Estonia*-händelsen.



Bild från *Silja Europa* under *Estonia*-händelsen.



Från arbetet på *Silja Europa* under *Estonia*-händelsen. Befälhavare Esa Mäkelä till höger i bild.

Natten den 28 september 1994 förliste passagerarfärjan *M/S Estonia* på Östersjön. Men första räddningshelikoptern var på plats först en timme och en kvart efter att *Estonia* försvunnit från kringliggande fartygs radarskärmar. FOTO ESA MÄKELE/PRIVAT

DRAGSFJÄRD MAJ 2020

– Helikoptrarna borde ha kommit mycket snabbare, de borde ha varit på plats en timme tidigare. Den första helikoptern räddade 44 personer. Och den var inte tidig heller, säger Esa Mäkelä.

Mäkelä, nu pensionär, var kapten på *Silja Europa*, som kom som andra fartyg efter *Viking Mariella* till platsen där *Estonia* förliste. Mäkelä fick frågan från sjöräddningscentralen i Åbo om han ville bli "On-Scene Commander", ledare för räddningsarbetet på plats.

Var det dramatiskt?

– Ja, det är klart det var. Vi var ju där 16 timmar, det började med att man inte trodde att det var sant och sedan konstaterade att det var sant och hemskt, säger Mäkelä.

Och Mäkelä betonar just helikoptrarnas insats under natten.

– De hade avgörande betydelse. Båtarna som *Mariella* som kom först och närmast, de kunde få upp lite folk. Men så här stora båtar (Östersjöfärjor) kan helt enkelt inte gå så nära i sådant väder, säger Mäkelä.

I slutrapporten från den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen står att den första helikoptern kom till platsen klockan 03.05 och omkring 04.50 fanns fyra helikoptrar och åtta fartyg på platsen. Klockan 12.00 hade 19 fartyg och 19 helikoptrar anlänt. Slutrapporten skriver också: "Fartygen räddade 34 överlevande och helikoptrarna 104. En av de räddade avled senare på sjukhus. Från sjön bärgades 94 döda. Sammanlagt 757 personer saknades."

Hade behövt fler helikoptrar

Frågan är då: om det hade funnits fler helikoptrar på plats, hade fler kunnat räddats eller hade helikoptrarna varit i vägen för varandra?

– Både ja och nej. Om allt hade fungerat skulle de ha varit i vägen för varandra. Men när det blir sådana där problem som att vinscherna inte fungerar och helikoptrarna måste sticka. Då skulle man behövt fler istället. Och sedan var det ju problem med att det oftast bara var en ytbärgare ombord och den orkar inte så länge, säger Mäkelä.

Mäkelä nämner också att det fanns en skillnad i att helikoptrarna från Finland landade på de kringliggande fartygen och släppte av vissa som räddats från havet istället för att flyga till exempelvis Åbo, Stockholm eller Mariehamn.

Från rapporten: "De finska helikoptrarna OH-HVG och OH-HVD landade på passagerarfärjorna men de andra helikoptrarna förde de räddade till landstationer. Att landa på gungande och rullande färjor ansågs alltför farligt. Flygföraren på OH-HVG har uppgett att landning på färjorna var den svåraste delen av hela räddningsinsatsen."

– *Silja Europas* flygfält var i aktern så det gick ju upp och ner flera meter hela tiden. Så det måste vara en skicklig gubbe som kommer. Det går att landa men hur stora risker man tar vet jag inte. Men de var helt otroligt skickliga tycker jag, säger Mäkelä.

Samtidigt funderar Mäkelä på vad som skulle hända om en liknande händelse skulle ske igen.

– Skulle det bli bättre resultat? Jag tvivlar på det, det skulle nog inte bli så mycket bättre, säger Esa Mäkelä. **O N**

Fotnot: Tiderna i artikeln är hämtade ur slutrapporten från den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen och där står att om annat ej sägs är alla klockslag angivna i estnisk tid, UTC + 2 timmar.

Svenska sjömäns kapade brev öppnas för första gången

Tusentals brev, loggböcker och skeppslistor från svenska fartyg har återfunnits på brittiska nationalarkivet i London. Fynden härrör från dåtida kapningar och många dokument har legat orörda i århundranden. Nu öppnas materialet upp inom ramen för ett svenskt forskningsprojekt. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO NATIONAL ARCHIVES, LONDON

LONDON JUNI 2020

Från mitten av 1600-talet till en bit in på 1800-talet bedrev britterna, som så många andra länder, omfattande kaparverksamhet mot utländska fartyg världen över. Kapningarna var sanktionerade av staten men bara under vissa förutsättningar, som att fartygen gick med otillåten last, bar falsk flagg eller fraktade vapen till länder som England låg i krig med. Angrepp mot vanliga handelsfartyg var däremot förbjudna och om så skedde kunde kaparen bli återbetalningsskyldig till redaren. Om ett fartyg var lovligt byte eller inte avgjordes i amiralitetsdomstolen i London. Kaparna var därför mycket noga med att samla in så många dokument (Prize papers) de kunde från fartygen för att hävda sin rätt i domstolen.

– Man tog med sig allt papper man kunde hitta ombord, säger Leos Müller, professor i historia och föreståndare för Centrum för maritima studier vid Stockholms universitet. Det handlade om loggböcker, skeppslistor och postsäckar men också besättningarnas personliga tillhörigheter som brev, almanackor, böcker och tidningar.

Det insamlade materialet hamnade så

småningom i det brittiska nationalarkivet i London tillsammans med en mängd andra dokument. I dag rymmer samlingen brev, loggböcker, skeppslistor med mera på 19 olika språk från cirka 150 000 kapade fartyg, varav omkring 3000 svenska och danska. Och mycket av materialet har legat orört fram tills nu.

– Den enkla förklaringen till det är nog att dokumenten hamnade i London och att mycket är skrivet på språk som engelsmännen inte förstår. Engelska historiker har ett ganska lågt intresse för den typen av material, säger Leos Müller.

Stora mängder personliga brev

Att det fanns maritima handlingar från svenska fartyg i det brittiska nationalarkivet var känt sedan tidigare. Men att det också innehöll stora mängder personliga brev upptäcktes av en slump för bara ett par år sedan. Margaret Hunt, professor i historia vid Uppsala universitet, var i London för att studera brev från Nederländska Ostindiska Kompaniet, när hon istället hittade försändelser skrivna på svenska.

– I en grå gammal postsäck från slutet av 1600-talet låg 150 brev skrivna på svenska och danska adresserade till Göte-

borg, Karlskrona, Stockholm och Köpenhamn, berättar hon. Vaxsigillen var intakta så de breven hade aldrig öppnats tidigare.

Förra året beviljades Hunt och Müller finansiering av Vetenskapsrådet för att under tre år studera svenska och danska Prize papers och sedan dess har de återfunnit mängder med brev. Enligt forskarna är breven unika på flera sätt. Dels på grund av det stora antalet, dels därför att de speglar vardagslivet ombord ur besättningens ögon. Vanligtvis är personliga brev från den här tiden författade av folk ur de övre samhällsskikten. Här är brevskrivarna kaptener, stymän och manskap som arbetade ombord.

– Att det handlar om vanligt folk längre ner i den sociala hierarkin gör det här materialet unikt och väldigt intressant, säger Leos Müller. Sådant hittar man nästan ingen annanstans.

Bland korrespondensen finns en del personligt författade försändelser och kärleksbrev, men i de flesta fallen syftade breven till att tala om att man var i livet och mädde bra. Sjömansyrket var mycket riskfyllt och många dog i olyckor eller sjukdomar som difteri, skörbjugg eller tyfus. Det hände också att man fick ombord pestsmitta. För dem hemmavid kunde ett livstecken från en seglande familjemedlem betyda mycket, inte bara känslomässigt utan också praktiskt.

– Om hustrun hade ett papper som visade att maken levde var det lättare för henne att få kredit hos byns slaktare och betala sina räkningar, säger Margaret Hunt. Ekonomin på den här tiden var till stor del baserad på krediter och det var viktigt att kunna visa att man var kapabel att betala igen sina skulder.

Fick betala någon för att skriva brev

Läskunnigheten bland svenskar var i allmänhet ganska god redan på 1600-talet, mycket tack vare kyrkans krav på bibelstudier. En del kunde också skriva och författade själva sina brev. Den som inte behärskade skrivkonsten fick betala någon annan.

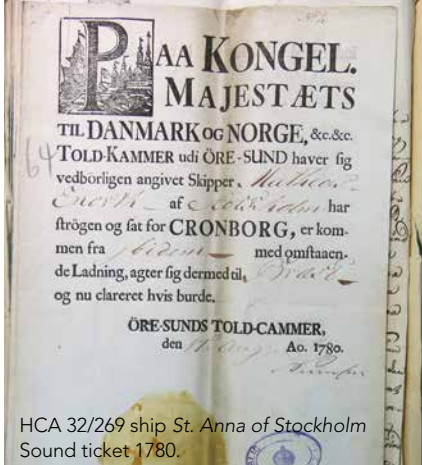
– Det vet vi eftersom vi ibland hittar flera brev med samma innehåll från olika personer, säger Margaret Hunt. Men det



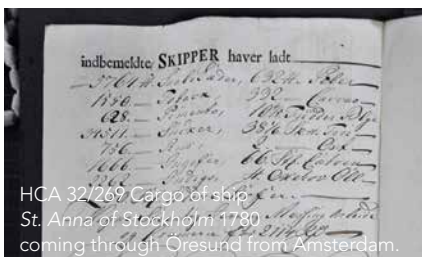
Leos Müller



Margaret Hunt



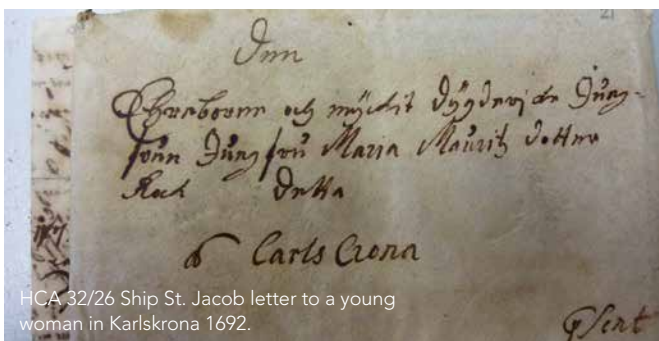
HCA 32/269 ship St. Anna of Stockholm Sound ticket 1780.



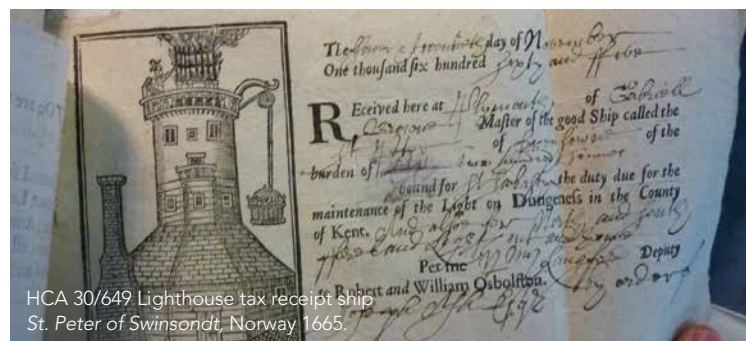
HCA 32/269 Cargo of ship St. Anna of Stockholm 1780 coming through Öresund from Amsterdam.



HCA 32/953-pile of letters probably from Ship Abel Margaretha of Trontheim, Norway 1805.



HCA 32/26 Ship St. Jacob letter to a young woman in Karlskrona 1692.



HCA 30/649 Lighthouse tax receipt ship St. Peter of Swinsondt, Norway 1665.

var nog inget konstigt med det. För dem där hemma var det viktigaste att få veta att personen i fråga levde, vem som skrivit brevet spelade antagligen mindre roll.

Men om ett brev som skickades med fartyg från främmande hamn någonsin skulle nå fram till mottagaren var högst osäkert. Kapningar och förlisningar var vanliga och försvann ett fartyg gjorde även posten det. Som alla de tusentals försändelser som hamnade i det brittiska nationalarkivet.

– I ett av breven var det en man som bad en kvinna att gifta sig med honom. När jag läste det tänkte jag att "Oh nej, hon fick aldrig det här brevet", säger hon.

Den som hade råd kunde gardera sig och skicka två eller tre brev med samma innehåll med olika fartyg, men det var inget alternativ för den fattige.

– Papper var väldigt dyrt på den här tiden. Även bläck kostade en hel del, man behövde en penna att skriva med och så kostade det att skicka breven. Behövde man dessutom betala någon för att skriva åt en blev det ännu dyrare, säger hon.

Krävdes kunskap i språk

En stor del av den svenska sjöfarten vid den här tiden utgjordes av mindre kustfartyg upp till 200 ton med 10 till 15 mans besättning. De flesta som jobbade ombord var svenskar och det var vanligt att man kom från samma lilla by och även var släkt med varandra. På de större fartygen som gick till Östindien, Västindien och Nordamerika var förhållandena annorlunda. Även om besättningen på utresan ofta bestod av majoriteten svenskar blandades det upp av andra nationaliteter under resans gång på grund av dödsfall och avhopp.

– I Västindien var det vanligt med svarta besättningsmedlemmar och många av dessa kunde vara slavar. De hyrdes ut av slavägare till kapten eller redare. Fartyg som kom från Indiska havet var ofta delvis bemannades av östindiska sjömän, så kallade lascari, säger Leos Müller

För att bli kapten på ett oceangående fartyg krävdes goda navigationskunskaper och vissa språkliga färdigheter. Det var

inte ovanligt att unga män arbetade ett par år i exempelvis Amsterdam, London, franska Bordeaux eller på ett fartyg där man talade ett utländskt språk innan de blev befälhavare.

– Man läste mycket matematik och astronomi men också språk, säger Margaret Hunt. Holländska var vanligt inom sjöfarten eftersom den holländska handelsflottan var så dominerande men det talades också franska, engelska, spanska och så vidare.

Margaret Hunt berättar att det också fanns ett ganska stort intresse bland manskap att läsa navigation. Det ökade möjligheterna att stiga i graderna, men kunde också vara en säkerhetsåtgärd om något skulle hända befälens ombord.

– Men det var inte alltid så populärt att matrosar lärde sig navigera. I den brittiska flottan var det till och med förbjudet eftersom man var orolig för att det skulle kunna påverka hierarkin negativt. **LS**

Läs mer om Prize papers på <http://prizepapers.se>

Controversial helicopter operations

The Swedish sea rescue with helicopters is under-sized and forced to put life against life. This says the Swedish Accident Investigation Authority, SHK. The Swedish Maritime Administration also wants to see an extension. But the government thinks there are no major needs for change. At the same time those at the end of the lifeline could get into difficult situations.

TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

SHK released last year a report, where the authority notes that “the dimensioning of the helicopter operations is too small in relation to the ambition to provide SAR (search and rescue) helicopters at five bases in the country around the clock”.

The report was released after SHK became aware of a number of incidents, where the Swedish Maritime Administration’s sea and air rescue helicopters had not been available to the extent they should be. SHK writes: “with the present number (seven) and the maintenance that is implemented, there are not even theoretical possibilities to maintain an ongoing readiness at five bases simultaneously” Moreover, according to SHK the number of crews is too low.

According to Jonas Bäckstrand, Deputy Director General of SHK, this means in practice that one of the seven helicopters is always on comprehensive maintenance and one further helicopter is often on service. It makes the system sensitive to technical errors.

”A beautification of reality”

But this is not the only criticism. According to SHK, the Swedish Maritime Administration meets the overall requirements for sea and air rescue, but this is partly done with help from other countries.

“They say there are rescue helicopters in readiness and that their emergency readiness is 15 minutes. This is a beautification of reality,” says Bäckstrand.

SHK also has viewpoints on the geographical spread of the helicopter bases. The Swedish Maritime Administration has a routine that if a base must shut down, it should be Visby, because Norrtälje and Kristianstad can also get there.

“But this is a truth with modification.

They cover the western parts seen from Gotland, but if something happens further out, they will have difficulties to get there in the same way as a helicopter from Visby,” says Bäckstrand.

SHK thinks that there is a fairly good coverage in the southern part of the country, but north of Norrtälje there is only one base, in Umeå.

“It is possible to have an understanding for this if you look at available resources and the spread of the population. But the question is if you in this way should weigh life against life,” says Bäckstrand.

What do you mean by weighing life against life?

“One is forced to do considerations. Norrtälje and Kristianstad can reach Visby, but perhaps they can’t reach the waters east of Gotland. Umeå is the only base in the northern part of Sweden. In terms of the number of missions, this is perhaps motivated. But is this a sufficient argument for a lower level of readiness? I understand that you need to do this kind of considerations, but from our point of view, looking at safety, this is unfortunate,” says Bäckstrand.

Conflict about working hours

Another issue that is addressed in the report is that the safety culture of the Swedish Maritime Administration’s helicopter operations has been negatively affected by the agreement conflict between the helicopter staff and the employer. An example that is lifted is January 16, 2018, when four out of five helicopter bases were shut down at the same time.

“We absolutely think this is serious. The connection to the working hours conflict is important and that it no longer looks the same,” says Bäckstrand.

Shortcomings in safety culture

In the fall of 2019, the Swedish Transport Agency released an in depth investigation of the helicopter operations of the Swedish Maritime Administration. According to the Swedish Transport Agency, an extra safety is demanded for special types of flights, for instance ambulance flights, police flights and sea and air rescues.

“A lot is demanded of these,” says Anders Leufgård, section manager at the Swedish Transport Agency.

And the conclusions in the investigation sound dramatic. For example: “The investigation has not found any safety culture area that is judged to work well as a whole or just has a moderate need for improvement.” Further on can be read: “Three areas are judged to have a great need for improvement; Reporting culture, Learning culture and Fair culture.”

And: “Four areas are judged to have a very great need for improvement; Resources and competence, Safety arrangements, Communication and Systematic safety work.”

According to the report, based on interviews with staff of the helicopter operations, there are “challenges” for the continued improvement work. Among other things there is a lack of trust and confidence between executives of the Swedish Maritime Administration and the flying staff. Part of this depends on the so called “FDR (Flight Data Recorder) incident”. Media requested FDR data, and then there emerged discontent among the staff with how the issue was handled.

For an outsider the writings in the report sound serious. But the Swedish Transport Agency wants to nuance.

“This could be viewed as very bad, but the goal is to show what the operator should work with. This is how it usually looks at this kind of inspection. It shows what needs to be tightened and it must be brought down to an acceptable level. We will follow it up,” says Anders Leufgård.

This is part of the theme of sea rescue helicopters. Due to space limitations the entire text is not translated.

This is a translation of the article
on page 20-26.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningsdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 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	5 000 kr
17–53	2 500 kr



SÄLEN

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

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



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

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

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

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

Vill du komma med på sändlistan

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

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ *Ledarnas a-kassa* 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kontaktperson)
tel 0733-32 25 01, e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-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

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

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

KUNGÄLVIS KOMMUN 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

Tomas Carlsson
Tel: 0707-15 45 49, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

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

SVITZER SVERIGE

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

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

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

TERNTANK

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

TT-LINE

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

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

Louise Falk
tel 0760-87 47 18, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

Svenska
sjöräddare smiter
från jobbet.

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



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

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

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

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



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