

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 7 NOVEMBER 2023 ÄRGÅNG 12

NYHETER

**Viking Cinderella
får finsk flagg**

KONGRESSVALET

**Välj vilka du
ska rösta på!**

KULTUR/HISTORIA

**Redardrottningen
på Österlen**

REPORTAGET

RÄDDADE SVERIGES ÄLDSTA FRAKTFARTYG

OLOF TRÄTÄLJA ÄR ETT FARTYG MED SJÄL

TEMA

BEKVÄMLIGHETSFLAGG

ITF-S KAMPANJ FYLLER 75 ÅR • "KAMPANJEN LIKA RELEVANT IDAG SOM VID STARTEN" • ALDRIG ACCEPTERAT ORÄTTVISOR

Precis när det började vända

NOVEMBER

Precis när det kändes som att det började vända för svensk sjöfart så nås vi av det tråkiga beskedet att *Viking Cinderella* ska flaggas ut till Finland. Vi har alla hört ryktena och spekulationerna, men in i det sista hoppades vi att de inte skulle stämma.

Cinderellas besättning har tuffa år bakom sig, precis som de flesta andra sjömän. Under pandemin låg hon upplagd och besättningen var korttidspermitterad med reducerad lön. Just Viking Line var ett av de första rederierna där ett korttidspermitteringsavtal tecknades, vilket visar hur angelägna de anställda var att ställa upp för sitt rederi. Utifrån såg det också ut som att det lyckades. *Cinderella* låg upplagd i cirka fem månader, sedan sattes hon in i trafik igen och besättningen kunde återvända till sitt fartyg. Ett antal specialkryssningar lanserades, allt från Höga kusten till Bornholm, Visby och Ystad och de blev snabbt väldigt populära. Besättningen såg ljuset i tunneln och det var inget lok som kom, utan de var ute på andra sidan.



LENNART JONSSON

Men så kom dräpslaget att hon flaggas ut till finsk flagg. Det kommer att ske i mars 2024 i samband med att hon byter rutt till Stockholm-Mariehamn-Helsingfors. I enlighet med europeisk lagstiftning har rederiet aviserat att ingen kommer sägas upp i samband med omflaggningen. Besättningen kommer antingen följa med över för att jobba under finsk flagg alternativt söka tjänsterna på *M/S Birka*, som Viking Line numera äger tillsammans med Gotlandsbolaget, och som ska trafikera Stockholm-Mariehamn-Visby från och med i vår 2024. Men även om besättningen får behålla jobbet är det såklart en väldigt stor omställning att börja jobba under finsk flagg, och vi kommer naturligtvis göra allt vi kan för att stötta dem i den omställningen.

Ett av de argument som rederiet nu angivit som skäl till omflaggningen skulle vara att *Cinderella* inte är tillräckligt "finsk" för att kunna trafikera

Helsingfors och därför måste flaggas om. Jag finner detta argument något märkligt. Det är ju de facto samma fartyg som skall trafikera Helsingfors som tidigare Mariehamn och det är också exakt samma besättning. Det enda som sedan skiljer sig är att flaggan blir blåvit istället för blågul samt att det troligtvis blir en större tyngdpunkt på finska resenärer i stället för som nu, svenska.

I skrivande stund är jag på väg till Donsö tillsammans med några av våra ombudsmän. Ett antal Donsörederier aviserade i somras att de lämnar Sarf, Sjöfartens arbetsgivareförbund, vid årsskiftet 2023. Då alla våra centrala kollektivavtal är tecknade med Sarf så har detta ganska stor påverkan på våra medlemmar. Sen nyheten kom i somras har det varit ganska tyst från dessa rederier. Men nu har vi och Seko sjöfolk överenskommit om ett möte med representanter för de Donsörederier som önskar lämna Sarf. De har utsett en delegation som talar för samtliga rederier. Vi hoppas på att få en förklaring till varför de väljer att lämna Sarf, vilket hittills varit en väl fördold hemlighet. Vi har dock förstått det som att det inte finns något uttalat missnöje mot våra kollektivavtal, utan att det är något annat som ligger bakom detta. Att lämna ett arbetsgivareförbund är inte något som är alldeles enkelt. Det finns en mängd olika kollektivavtal som måste lösgöras från Sarf. Antingen genom att vi istället tecknar så kallade hängavtal eller genom att vi tecknar individuella avtal. Vårt huvudavtal, Storsjöavtalet, är dock i kraft fram till att avtalsperioden löper ut den 31 januari 2025. Men det finns vissa andra avtal som inte lever under samma premisser, utan måste omförhandlas i samma stund som dessa rederier lämnar Sarf. Det gäller exempelvis förtidspension- samt tjänstepensionsavtalet ITP-Sjö, Loss of licence och TAP-avtalet. Då utträdet ska ske redan vid årsskiftet så är det ingen överdrift att påstå att det hastar.

Trots den senaste tidens dystra besked så har vi för första gången fått upp våra lagstiftares ögon för vikten av svensk sjöfart. Mycket på grund av det minst sagt oroliga omvärldsläget vi lever i just nu. Under november månad har vi ett frukostseminarium bokat i riksdagen där Blå Tillväxt, som är ett samarbete mellan oss, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart, ska berätta om vikten av svensk sjöfart, och vad som är skillnaden mellan den höga kvalitet som den svenska flaggen står för och de flaggor som är listade som bekvämlighetsflagg av ITF, Internationella transportarbetarfederationen. Detta är för övrigt också temat i detta nummer av Sjöbefälen. Kampanjen mot bekvämlighetsflagg fyller 75 år i år, och trots dess respektfulla ålder är den mer aktuell än någonsin. Fler behöver förstå att det är skillnad på sjöfart och sjöfart och att Sveriges sjöfart och svenska sjömän ligger i absolut toppklass.



5



sjöbefälen Nr 7

04 Nyheter

Viking Cinderella får finsk flagg
Belastningsergonomi på årets San-konferens
TT-lines *Marco Polo* gick på grund tre gånger

08 Fackligt

Insatser i en svår tid

10 Reportaget: Olof Trätälja

Sjöbefäl räddade båt med själ

14 Kongressvalet

Välj vilka du ska rösta på i kongressvalet!

22 Tema: Bekvämlighetsflagg

“Jag har aldrig accepterat orättvisor”
“Kampanjen är lika relevant idag som vid starten”
Var med och tog fram förhandlade avtal

32 Kultur/historia: Sigrid Björkegren

Redardrottningen på Österlen

34 In English: Flag of convenience

“The campaign will almost certainly continue”



10



32

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 12 Utgivningsdag 17 november 2023

Ansvarig utgivare Oscar Lindgren

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2023

Annonser Ola Tallbom 090 711 512 ola.tallbom@vkmedia.se

Framsidesbild Peter Eriksson, Anders Andersson, Anders Nielsen och Mikael Karlsson ombord på *Olof Trätälja*.
Foto Johan Sievers

TS-kontrollerad upplaga 5 900 ex

MEDLEM AV  SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Barken *Wolfe* som förliste på Nordsjön under första världskriget.
Foto Sjöhistoriska museet



Viking Cinderella får finsk flagg

Viking Cinderella får finsk flagg i samband med att fartyget byter rutt till Stockholm-Mariehamn-Helsingfors i mars nästa år. Detta meddelade Viking Line i slutet av oktober.

– Det är ett jättetråkigt besked. Vi är oerhört besvikna på Viking Line. Vi hade hoppats och trott att de skulle bibehålla den svenska flaggen, säger Lennart Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO VIKING LINE

STOCKHOLM OKTOBER 2023

M/S Viking Cinderella går just nu i kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn. Viking Line skriver i ett pressmeddelande att flaggbytet inte kommer föranleda uppsägningar och att personalen kommer erbjudas fortsatt arbete på fartyget under finska kollektivavtalsvillkor.

– Vi är lite bekymrade över hur det här kommer att fungera, framförallt när det

gäller pensionen. Det är ganska ovanligt med svenskar ombord på finskflaggade fartyg, säger Lennart Jonsson.

Vid den här tidningens pressläggning pågår förhandlingar mellan Sjöbefälsföreningen och Viking Line.

– Vi tycker att arbetstagarna har ställt upp och hjälpt rederiet vid den tuffa tiden under pandemin. Vi fick snabbt på plats ett korttidspermitteringsavtal och alla i besättningen ställde upp för sitt

rederi. Jag lider verkligen med de anställda. Många hade fasat för detta, säger Lennart Jonsson.

Han fortsätter:

– Om de ekonomiska aspekterna skulle få styra så känns det som att det skulle vara fördelaktigt att behålla *Cinderella* under svensk flagg. Dels på grund av den låga kronkursen och dels på grund av sjöfartsstödet. Men av någon outgrundlig anledning så räcker inte det, utan man väljer ändå att flagga henne finskt. Detta förvånar mig mycket, men ändå kanske inte.

Viking Line har, tillsammans med Gotlandsbolaget, köpt *M/S Birka Stockholm* som ska börja trafikera Stockholm-Mariehamn-Visby våren 2024 med svensk flagg och svenska kollektivavtal.

– Det står i vår absoluta förhoppning att många av våra medlemmar som nu jobbar på *M/S Cinderella* kommer att kunna erbjudas anställning på Birka. Det gäller såväl driftsbefäl som intendenturbefäl, säger Lennart Jonsson. **SC**

Belastningsergonomi på årets San-konferens

Nyckeln till god ergonomi är variation. Det var huvudbudskapet från dagens inledningstalare när San höll sin årliga konferens i Stockholm den 25 oktober. Det gavs också presentationer om bland annat planeringen av arbetsmiljön på de nya isbrytarna och Arbetsmiljöverkets nya regelverk. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM OKTOBER 2023

Temat på årets San-konferens var Friska fartyg – belasta rätt, och handlade om belastningsergonomi. Dagen inleddes av naprapaten Tommy Wilén som pratade om det han kallar gerillaergonomi. Gerillaergonomi, förklarade han, går ut på att med enkla åtgärder omhänderta sin egen ergonomi. Hans kanske främsta käpphäst var variation. Att sitta, bära eller stå korrekt hjälper inte om vi inte ändrar arbetsställning under passet.

– Du kan sitta som en ergonomisk gud och ändå må dåligt. Gör man samma sak för länge blir det helt enkelt inte bra till slut. Bästa arbetsposition är nästa arbetsposition, sa Tommy Wilén.

Hans andra käpphäst var återhämtning. Att arbeta i högt tempo under långa perioder utan pauser kommer slutligen att leda till ohälsa, oavsett hur väl vi lyckas variera våra arbetsställningar.

– Återhämtningen är jätteviktig, och när

ni ska jobba med ergonomin så tycker jag att det är där ni ska börja. Det kräver lite mer organisationsplanering än att lära sig lyfta med böjda knän, men det behöver göras, sa Tommy Wilén.

Större hytter än som krävs

Ergonomen Magnus Sköldbäck vid företagshälsan Runstenen berättade om projektet med handintensiva arbeten som genomförts på fyra fartyg inom Ste-na Line. Upprinnelsen till projektet var den regeländring som kom 2019 och som säger att arbetstagare som enligt riskbedömning kan ha handintensiva arbetsuppgifter, ska erbjudas medicinska kontroller. Bland de yrkesgrupper ombord som Magnus Sköldbäck och hans kollegor studerat fann man att kockar och kallskänkor liksom hotellpersonalen kan ha handintensiva arbetsuppgifter.

– De låg ganska högt på skattningskalan, sa Magnus Sköldbäck.

En annan av dagens föredragshållare

var Karl Herlin, befälhavare på isbrytaren *Atle*. Han har deltagit i arbetet med utformningen av arbetsmiljön på Sjöfartsverkets nya isbrytare och berättade hur de gått tillväga för att skapa ergonomiskt välfungerande och trivsamma utrymmen ombord. Förutom sådant som höj- och sänkbara arbetsbänkar och bullerdämpning har de arbetat med att utveckla bra fritidsutrymmen.

– Vi kommer ha större hytter än vad som egentligen krävs. Vi har också jobbat hårt för att få gymmen högre upp i fartygen, istället för att klämma in det i någon mörk skrubblångt ner i båten där det annars brukar hamna, sa Karl Herlin.

Smarta arbetskläder

Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga tekniska högskolan, presenterade forskningsprojektet smarta arbetskläder. Det handlar om att med hjälp av elektroder och specialsydda kläder mäta rörelsemönster hos intendenturpersonalen ombord. Resultaten från den studien ska bli klara under senvåren 2024. Även Kersti Lorén från Arbetsmiljöverket deltog under dagen. Hon berättade om den nya regelstruktur som Arbetsmiljöverket håller på att införa, men också om vad regelverket kräver av dem som ansvarar för arbetsmiljön.

God ergonomi handlar också om att ha rätt arbetsbelysning, och om det berättade Hillevi Hemphälä från Lunds

San-priset 2023

Årets San-pris gick till Anders Ekberg, huvudskyddsombud och Bent Björn-Nielsen, lokal ordförande i Seko sjöfolk. Båda arbetar på Viking Lines *M/S Viking Cinderella*. Så här löd motiveringen till priset:

Årets San-pris går till en framgångsrik duo som genom ett långvarigt och målmedvetet arbete lyckats vända en tämligen besvärlig personalsituation på fartyget där de båda tjänstgör till något positivt och framåtblickande. Tillsammans har de regelmässigt omhändertagit ärenden som varit viktiga för fartygets besättning och skapat ett modernare förhållningssätt till arbetsmiljön ombord. Bland annat genom ett systematiskt drivande av angelägna frågor i fartygets skyddskommitté med handlingsplaner, åtgärder och uppföljningar. En av pristagarnas chefer framhåller också den "otroliga förmågan" att skapa bra relationer mellan fack och företagets landorganisation vilket i förlängningen underlättar för alla anställda ombord.



universitet. Hon lyfte bland annat problemen med att jobba vid en datorskärm på fartygsbryggan, där det starka utomhusljuset kommer in genom ventilerna rakt framifrån.

– Solgardiner för fönstren är bra och de hjälper. Men sedan ska ljuset inne på bryggan helst komma rakt ovanifrån också. Arbetsbelysning ska synas, men man ska inte skuggas av den, sa hon.

Avslutade dagen gjorde arbetsmiljöforskaren Cecilia Österman. Hon presenterade några av alla de förbättringar som görs av ombordanställda varje år och som belönas av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

– Det finns redan mängder av goda idéer och innovationer som kan förbättra arbetsmiljön och säkerheten. Ta med er det till era egna rederier och fartyg när ni ska förändra och bygga om, uppmanade hon. **LS**



Bent Björn-Nielsen tog emot årets SAN-pris. Här tillsammans med Annika Nordin, förhandlingschef på Sarf.

TT-lines *Marco Polo* gick på grund tre gånger

Den 22 oktober gick TT-lines Cypernflaggade ropaxfärja *Marco Polo* på grund utanför Karlshamns kust.

Ett 70-tal personer befann sig ombord, plus 21 personer i besättningen. Passagerarna evakuerades med båt av Sjöräddningssällskapet. Fartyget tog in vatten i samband med grundstötningen samt läckte både diesel och olja. Det visade sig senare att *Marco Polo* gått på grund tidigare samma morgon och läckt olja i flera sjömil innan fartyget körde upp på grundet där det sedan fastnade. En vecka senare gled fartyget av grundet och fastnade på ett nytt grund, med mer oljeläckage som följd. Totalt har cirka 150 000 liter olja läckt ut

uppger det holländska bärgningsföretaget Smit till Svt.

Dömdes till dagsböter

En vecka efter grundstötningen dömdes två personer i besättningen till 50 dagsböter vardera för vårdslöshet i sjötrafik. Vid grundstötningen var det tredje styrman som var vakthavande befäl.

– Det är nedsatt sikt, det är dimma och mörker. Han har vid framförande av fartyget nöjt sig med att titta i det elektroniska sjökortet, i stället för att använda sig av andra hjälpmedel, som till exempel radarn ombord eller vanlig utkik, säger kammaråklagare Adrien Combier-Hogg till TT.

Grundstötningen orsakade en smäll men eftersom besättningen trodde att

fartyget befann sig på djupt vatten så förstod de inte att de hade gått på grund. Befälhavaren tog över men även han tittade bara på det elektroniska sjökortet.

Rederiet har fått kritik

TT-line har fått kritik för att de inte har uttalat sig efter olyckan. Nästan två veckor efter olyckan höll rederiet sin första presskonferens och bad då om ursäkt:

– Vi vill givetvis tacka samtliga som är involverade i detta, vilket fantastiskt arbete de har gjort. Vi vill också tacka alla volontärer och be om ursäkt ytterligare en gång till alla boende och alla drabbade, sa TT-lines vd Anette Wugk på presskonferensen.



SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

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

www.sjosportskolan.se

Vad motiverar sjöbefälen att stanna till sjöss?

Vi är två studenter från Chalmers Sjökapstensprogram som gör en studie om motivation och arbetsmiljön ombord. Inom studien undersöks vad som motiverat fartygsbefäl att gå till sjöss, hur de upplever sitt arbete och hur de ställer sig inför en framtida sjöfartsgeneration med alltmer automatisering. Vi söker nu aktiva fartygsbefäl för kortare intervjuer. Vid intresse så är du välkommen att kontakta oss enligt nedan för mer information.

Mejl: antonlan@chalmers.se Tel: +46 73 083 13 28

APROPÅ REGERINGENS FÖRSÖRJNINGSKRAV:



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

Insatser i en svår tid

Att vara medlem och utföra fackligt arbete i en tid där de stora frågorna ständigt tar allt syre kräver perspektiv. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde belyser vår nutid.

Vi lever i en tid där brutala nyheter fullständigt dominerar alla samtal, tidningar och TV. Det är svårt att blunda för massmorden i Mellanöstern, det dagliga dödandet av ryska och ukrainska soldater i Ukraina och sprängningar och skjutningar i de gängkrig som breder ut sig och kommer in i våra kvarter, och alla de barn som dras in i rasande och illsinniga hämndaktioner. Många som bor i Sverige och har barn i skola och många vänner här sedan många år, kanske inte heller längre får vara kvar då de inte har den lön som krävs. Företag inom servicenäringar, och även på fartyg, har många anställda under den lönenivå som förutsetts.

Viktigt med en öppen dialog

Det här betyder att jag, och säkert många med mig, ofta har svårt att lägga all energi på de vardagliga frågorna som fortfarande är lika viktiga och avgörande för enskilda personer. Likaså måste det vanliga fackliga arbetet fortgå. Men jag tror också att det nu är ännu viktigare att det finns tid och rum för en öppen dialog och samtal med de närmaste omkring oss. Familj, vänner och kollegor emellan.

Ut att på något sätt förringa något av

allt det vi ser och hör så kan det vara bra med perspektiv. Den fackliga rörelsen kan spela en roll även i svåra tider. Facket har inom sjöfarten behövt hantera många allvarliga problem genom historien. Den fackliga gemenskapen och dess styrka har haft stor betydelse både i små och stora frågor. Fackligt och politiskt har denna kunnat vara med och bemästra, och på sikt vända, tragiska situationer för många i en positiv utveckling.

Motarbetade kvinnlig organisering

Ett kapitel som drabbade hälften av vår befolkning var försöken att motarbeta kvinnor som ville att organisera sig. Så var det även till sjöss. Föreningen sjöfarande kvinnors arbete som bildades 1921 värnade kvinnornas rätt. I riksdagen lades motioner om att förbjuda sådan anställning. Dessa avstyrdes och likaså liknande motioner som skrevs 1926. Sedan dess har inga fler framförts. 1928 bildades Sveriges sjöfarande kvinnors förening som ville uppnå kollektivavtal med Stockholms Rederi Svea och Sveriges Redarförening. Arbetsgivarna avvisade. Man utlyste då blockad mot bolagets och redareföreningens fartyg. Detta ledde till förhandlingar och avtal. Man fick löneförbättring-

ar och ökade förmåner. 1930 fick man, efter blockad, också till stånd ett avtal med Kanall flottans rederiförening och Skärgårds- och Mälardalarnas rederiförening.

Flera tusen sjömän avskurna

Ett annat svart kapitel var när nazi-Tyskland angrep och ockuperade Norge och Danmark under andra världskriget i april 1940 och upprättade den så kallade Skaogerackspärren. Över 60 procent av den svenska handelsflottan befann sig utanför denna spärr. Flera tusen sjömän blev avskurna från sina familjer hemma i Sverige fram till krigsslutet 1945. Ett vittne skrev hem: *"Många av dem, som nu seglar utanför spärren, ha varit borta från Sverige alla fyra krigsjularna under den ständiga risken att kunna förolyckas vilken stund som helst, och många äro de som gått förlorade. Men våra svenska sjömän, tillika med deras familjer, har på ett storstilat sätt uthärdat de påfrestningar som deras yrke och kriget ställer på dem."* 1943 publicerades krigsförlisningarna. Redovisningen visar vilken fruktansvärd verklighet svenskt sjöfolk hade under kriget. Totalt handlar det om 32 fartyg och 308 omkomna sjömän.

Allt detta och mycket, mycket mer krävde oerhörda storstilade insatser och många människors vilja till en förändring. Jag är övertygad om att vi även nu är tillräckligt många för att vända den nu så sorgliga situationen. **S G**



THUNBOLAGEN
— ERIK THUN AB —

A SUSTAINABLE
SWEDISH PARTNER
OVER GENERATIONS

Follow us on:
www.thun.se
@erikthungroup

Två fartyg kolliderade på Nord-sjön – en död och fyra saknade

Den 24 oktober kolliderade två fraktfartyg i Nordsjön. Det var fartygen *Verity* på 91 meter och *Polesie* på 190 meter som kolliderade sydväst om den tyska ön Helgoland i Nordsjön. Besättningen ombord på *Verity* bestod av sex personer, varav en har hittats död och fyra saknas. Den sjätte personen hittades och fördes till sjukhus. Besättningen på det större fartyget *Polesie* bestod av 22 personer som klarade sig utan fysiska skador. Sökandet efter de försvunna personerna försvårades av hårt väder.

– Sökandet efter saknade människor avbröts under natten för att insatsstyrkan inte fick några resultat. Undervattensarbetet kommer inte att återupptas i dag och tyska centralkommandot för maritima nödsituationer överväger vilka åtgärder som kan vidtas vid platsen, säger Malin Stute, presstalesperson på Havariekommando, till DN.

Regeringen föreslår flexibla sjöbefälsutbildning

Regeringen föreslår en flexibel utbildning för sjöbefäl med behörigheten fartygsbefäl klass VII. I ett pressmeddelande skriver regeringen:

”Den föreslagna ändringen öppnar upp för handledarledd däckstjänstgöring. Den föreslagna ändringen skulle göra utbildningen mer flexibel och ge fler möjlighet att erhålla behörigheten fartygsbefäl klass VII.”

Infrastrukturminister Andreas Carlson menar att detta skulle stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

– Såväl branschen som berörda myndigheter efterfrågar en flexibel utbildning för sjöbefäl. Kompetensförsörjningen, det vill säga fler sjöbefäl, är av avgörande betydelse för den svenska handelsflottan, myndigheterna och Sveriges beredskap, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Förslaget går nu ut på remiss. Sista dagen för att skicka in remissvar är den 31 december 2023.

Minskning av gods och passagerare

Antalet passagerare till svenska hamnar minskade med cirka fem procent under tredje kvartalet 2023 jämfört med samma period förra året och även godsvolymer ligger på en lägre nivå. Detta visar statistik från Sjöfartsverket. Cirka åtta miljoner passagerare reste till eller från svenska hamnar under det tredje kvartalet 2023.

– Framför allt drar sig amerikanska kryssningspassagerare att välja Östersjön som läget ser ut. Över lag ser vi en nedgående trend för passagerartrafiken beroende på lågkonjunkturen, säger Niclas Härenstam, kommunikationsdirektör på Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Godsvolymer minskade med cirka fyra procent jämfört med föregående år. Totalt lastades och lossades drygt 37 miljoner ton gods under det tredje kvartalet 2023.

– Eftersom nio av tio varor av Sveriges import och export någon gång går via sjöfart är godsvolymer en bra temperaturmätare på konjunkturen, säger Niclas Härenstam.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje, Nynäshamn och närliggande hamnar.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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



**SAFE, SUSTAINABLE
AND INNOVATIVE**
solutions for the shipping industry.


Stena Teknik
CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

www.stenateknik.se



Sjöbefäl räddade båt med själ

Det är sällan de sju delägarna kan ses på samma gång. Men de hålls samman av sin kärlek till *Olof Trätälja*. Den här dagen är Mikael Karlsson, Peter Eriksson, Anders Andersson och Anders Nielsen ombord.

Om båtar har känslor så är *Olof Trätälja* säkert tacksam. Hon har gått i fraktfart sedan 1879 men för drygt tio år sedan höll det på att ta slut, hon skulle säljas och stod inför hotet att bli ett flytande café. Då gick sju sjöbefäl ihop och köpte henne. Nu är hon i bättre tekniskt skick än någonsin och lever vidare som Sveriges äldsta fraktfartyg i kommersiell lasttrafik. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

KALMAR SEPTEMBER 2023

Det är inte svårt att hitta *Olof Trätälja*. Alla i Kalmar tycks känna till det gamla lastfartyget, även om många använder hennes tidigare namn *Sydfart*. Hon visar sig ligga förtöjd vid promenadstråket utanför Kalmar länsmuseum, ett stenkast

från sjöfartsmuseet. En mycket passande plats för en gammal dam från 1879.

Där vilar hon ut vid kajen efter en lång utfärd under sommaren. Men snart är det förmodligen dags att lägga loss igen, *Olof Trätälja* är Sveriges – och kanske världens – äldsta lastfartyg i trafik.

Kaffet står på i massen där tre av båtens

sju delägare har samlats. De berättar mer än gärna om *Olof Trätälja*, engagemanget för den gamla båten går inte att ta miste på.

– Många av oss är uppväxta här i Kalmar och har sett den här båten genom alla år. När ägaren blev sjuk och dog lades hon ut på Blocket. Det var 2012 och vi insåg att hon kunde gå förlorad och bli cafébåt eller vad som helst, berättar Anders Nielsen, pensionerad sjökaptan.

– Det slutade med att vi var sju sjöbefäl som gick ihop och köpte *Sydfart* som hon hette då. De anhöriga sålde med hjärtat, de ville att båten skulle bli väl omhändertagen. Nu äger vi henne i ett aktiebolag.

Av de sju ägarna är fem fortfarande yrkesverksamma sjöbefäl medan två nyligen har blivit pensionärer. De är alla vana vid den professionella sjöfartens

strikt regelverk och visste vad de gav sig in på. Det fanns mycket att göra ombord men med all sin samlade erfarenhet och kompetens tvekade de inte att ta sig an båten.

De tog *Sydfart* till ett varv i Norrköping. Skrovet och allt som hade med säkerhet att göra hade högsta prioritet. Elen var ett enda virrvarr och behövde göras om från grunden. Utrymmet under backen, som tidigare varit en skans med plats för fyra besättningsmän, behövde en rejäl renovering. Det var ett stort arbete och de gjorde nästan allting själva.

– Nu står det en ny generator under backen och allt kablage är bytt. Tekniskt sett är hon i bättre skick än någonsin, berättar Mikael Karlsson, pensionerad chief.

Men det finns alltid mer att göra. Inredningen är från 50-talet och erbjuder inte mycket komfort. Där gäller det att gå balansgång. När de renoverar vill de behålla så mycket som möjligt av det gamla, båtens själ får inte gå förlorad.

– Hur vi än gör så kommer det aldrig att bli särskilt bekvämt här ombord. Det skramlar och bullrar och skakar under gång, det är kort sagt ett jävla liv. Det går till exempel inte att sitta och prata här i mässen. Tänk att de hade det så här förr, säger Mikael Karlsson.

Fick namn efter vikingahövding

När *Olof Trätälja* byggdes på Thorskogs mekaniska verkstad på slutet av 1870-talet var hon ett mycket modernt fartyg med nitade plåtar på järmspant. Hon byggdes som ett Götamax-fartyg med maximala mått för att gå på Göta kanal. Namnet fick hon efter en mytologisk, värmländsk vikingahövding.

– Hon byggdes på en liten verkstad långt innan man fick elektricitet. Ångmaskinen byggdes också där! Den här båten är inte bara ett fantastiskt stycke sjöfartshistoria, den är också industrihistoria, säger Anders Nielsen.

Runt bordet i mässen sitter även Peter Eriksson som är sjökaptan på en bogserbåt och deras vän Anders Andersson som bär på en outsinlig kunskap om båtar och sjöfart. De återger vad som står i den första dokumentationen kring fartyget som de har hittat, från Billerud 1878: "På bädd stående järnfartyg, värde 35 000 kronor".

– Och bland inventarierna står det: "Åtta höns, sex grisar och två svin", tillägger Anders Nielsen och utlöser stora skratt.



Det gemensamma arbetet med *Olof Trätälja* är mycket en social grej, säger Anders Nielsen och Peter Eriksson. Delägarna träffas och arbetar tillsammans men det finns också tid att umgås och berätta gamla historier.



Ångmaskinen försvann på 1950-talet och ersattes av en dieselmotor. Den nuvarande maskinen är från 1976 och i gott skick, konstaterar Anders Nielsen, Mikael Karlsson och Anders Andersson.



Sveriges äldsta lastfartyg i trafik

Olof Trätälja ägdes av Billerud i 85 år och gick med last av främst massaprodukter i Vänern och ner till Västkusten. På 1960-talet såldes hon och började gå i fraktfart på ostkusten, ofta med Kalmar som utgångspunkt. När de sju delägarna tog över 2012 var målsättningen att hon skulle fortsätta att gå i fraktfart.

– Det hade varit lätt att registrera henne som fritidsfartyg. Men då hade hon inte längre varit unik! Då hade hon inte varit Sveriges äldsta lastfartyg i trafik, säger Anders Nielsen.

Men ekonomin är ett ständigt bekymmer. Delägarna lägger ett månatligt belopp för att täcka kostnaderna. Hon är försäkrad som vilket lastfartyg som helst och det är inte billigt. Till det kommer årliga besiktningar av bland annat livflottar, bottenbesiktning vart tredje år och mycket annat.

Intäkter från lastresor är viktiga för att få

ekonomin att gå runt. Det går att hitta laster men ofta uppstår ett annat problem: bemanningen.

– Vi måste vara minst tre ombord, två befäl och en jungman, och alla måste ha behörighet. Eftersom många av oss jobbar är det inte lätt att få det att gå ihop tidsmässigt. Om vi hade varit behöriga pensionärer allihop så hade det funkade bättre, säger Mikael Karlsson.

De har ett återkommande uppdrag som de försöker ta varje år, att gå med 230 ton raps från Stallarholmen i Mälaren ner till Karlshamn. Det brukar ta 14 dagar innan de är tillbaka i Kalmar, *Olof Trätälja* gör bara åtta knop och de stannar alltid någonstans för natten. Men framför allt måste de ha bra väder. Båten är byggd för kanalfart och om prognosen är dålig väljer de helst att vänta.

– Det är en gammal dam så vi tar det lite vackert. Vi går genom skärgården så långt det är möjligt.

Var med på filminspelning

I somras blev det en långtur. De hade fått ett uppdrag på västkusten, båten skulle vara med i en filminspelning där de behövde ett tidstypiskt fartyg. De gick till Göteborg och hade tur med vädret, det var platt vatten hela vägen. Inför filminspelningen drogs båten upp på land för ommålning, den röda bottenfärgen fick inte synas. Därefter blev hon ”patinerad” av dekokmålare för att se lite lagom rostig ut. Men de målade bara på styrbords sida!

– Det gav oss en inkomst och var en rolig erfarenhet, även om flera dagars arbete bara kommer att resultera i 30 sekunder i filmen, säger Anders Nielsen.

Därefter gick de till Källandsö i Vänern för att installera nya bränsle- och vattentankar. Det var där idén föddes: Vi går hem genom Göta kanal! Trots 18 000 kronor i kanalavgift skulle det bli en vinst eftersom de kunde spara mycket bränsle.

Så kom det sig att turisterna längs Göta kanal fick se en ovanlig syn i början av september. Ett lastfartyg, samtida med kanalens storhetstid, tog sig sakta fram genom smala brofästen och långa sluss-trappor. Många mobilkameror åkte upp när hon körde förbi.

– Det var en upplevelse på många sätt. Jag har aldrig gått mellan åkrar och skog i mitt långa liv till sjöss, jag har aldrig haft alkottar på däck, berättar Anders Nielsen.

– Men vi hade ingen kunskap om kanalen och var inte förberedda på att det skulle vara så jäkla trångt. Ingen hade talat om för oss att man borde ha i land något som heter ”svängända” i de värsta krökarna, fortsätter han och skrattar gott.

Olof Trätälja är svärmanövrerad och driver enligt ägarna ”som en flörtkula” i vinden när hon går på lättan. Därför krävde färden genom Göta kanal ständig koncentration, i slussarna var marginalerna bara några decimeter. Men till slut kunde de slussa ut vid Mem och styra söderut mot Kalmar.

– Vi ångrar inte att vi tog den vägen. Det var kul att få lite hög puls och göra folk glada längs kanalen.

Svårt att få tiden att räcka till

Hur ser framtiden ut för båten?

– Vi har en del sponsorer men vi måste skaffa oss mer kunskap om hur man söker bidrag. Båten är k-märkt och vi har sökt bidrag från SMTM, Statens maritima och transporthistoriska museer. Men vi har bara fått lite grann, det finns många k-märkta båtar som slåss om pengarna, svarar Mikael Karlsson.

– Att äga henne i ett aktiebolag kan vara en nackdel när man söker bidrag men vi har inskrivet att alla pengar ska gå till båten. Vi tar inte ut en krona i vinst!

Vad blir nästa arbetsinsats?

– Det finns inget som är jätteakut och det känns bra. Men det finns att göra. Vi ska byta trädurk i lastrummet och blåstra och måla där nere. Sedan måste vi klara av femårsklassningen. I maskinrummet ska vi byta rörsystem till de nya tankarna.

Har ni kul när ni arbetar med båten?

– Vi har alltid haft principen att det ska vara roligt, det får inte kännas som en belastning. För de som jobbar är problemet snarare att få tiden att räcka till, säger Anders Nielsen.

– Ett stort glädjeämne är all uppmärksamhet vi får. Folk som går förbi på kajen stannar ofta och ställer frågor. Vi tar oss alltid tid att visa och berätta! **JS**



Mässen är från 1950-talet och måste renoveras, lite mer komfort hade inte skadat. Men det måste ske försiktigt, Anders Andersson, Mikael Karlsson, Peter Eriksson och Anders Nielsen vill bevara så mycket som möjligt.



Olof Trätälja har gått i lasttrafik i över 140 år och gör det än. Hon är ett stycke levande sjöfartshistoria.

Välj vilka du ska rösta på i kongressvalet!

Här presenteras de som kandiderar till att bli ombud på Sjöbefälsföreningens kongress den 11-13 juni 2024.

Kandidaterna står i kategori och i bokstavsordning.

Kandidaterna har fått svara på två frågor:

1. Vilka är de viktigaste frågorna för Sjöbefälsföreningen att jobba med de kommande fyra åren?
2. Varför ska medlemmarna rösta på just dig?

Den 15 november kommer valet att öppnas. Alla medlemmar som är röstberättigade kommer då att hitta valet i inloggat läge på www.sjobefalsforeningen.se.

Intendenturbefäl

Hamid Bani Shoraka

Destination Gotland

Beatriz Ejerngård

Forsea ferries/Öresundslinjen



Linnea Ericsson

ASS OSS manager, Stena Germanica

1. Det viktigaste för Sjöbefälsföreningen är att fortsätta arbeta för att stärka svensk sjöfart både i det stora, att säkra arbete på svensklagade fartyg och i det lilla, att stötta den enskilde medlemmen.

2. Jag är fackligt engagerad som sekreterare i min lokala klubb och känner att jag nu är motiverad, har viljan och tiden att i större grad vara med och påverka och bidra till förbättringsarbete.

Michael Fredrikson

Finnlines



Tia Lindström

Group and hotel coordinator, Tallink Silja

1. Vi som förbund ska aktivt stötta våra klubbar i deras arbete ute på far-

tygen samt bistå enskilda medlemmar när de stöter på problem. Vi bör även fortsätta sträva efter att förbättra arbetsmiljön och villkoren till sjöss.

2. Jag har jobbat ombord i 38 år så jag har en viss insikt i vad som händer inom intendenturen. Jag anser att det är viktigt att bevaka alla tre yrkeskategoriers intressen jämlikt.



Jyri Lämsä

Lagerchef, Rederi ab Eckerö

1. Jag vill att Sjöbefälsföreningen jobbar för att lönerna skall anpassas till inflationen.

2. Svenska sjöbefäl ska ha schyssta löner och pensionsavtal.

Christoffer Magnusson

For Sea ferries

Bo Åsa Nordström

Stena Line



Erkki Rintala

Hovmästare Tallik Silja

1. Psykosocial arbetsmiljö och svensk sjöfart.

2. Jag strävar efter öppet arbetsklimat samt mångfalden på arbetsplatsen.

Birgitta Rosander

Finnlines

Vincent Sahrman

Finnlines

Peter Svedjenäs

Stena Line

Nautiskt befäl

Daniel Almgren

Befälhavare, Blidösbolaget

1. Jag tycker SBF fortsatt behöver stärka kollektivavtalen som i Stockholms skärgårdstrafik är allt för otydliga. Inom den inre farten som ofta styrs av upphandlingar ska SBF verka för att få vara med när dessa avtal skapas innan upphandlingen går ut för anbud.

2. Jag har jobbat många år som klubbordförande och tror mig veta vad som behövs för att göra förbättring och förändring även om det ofta och många gånger är svårt.

C-G Bigfeldt

Befälhavare, Färjerederiet Trafikverket

1. Att påverka politikerna för att höja status för sjöjobb, jobba för inflaggning och svenska arbetstillfällen. Jobba för ökad sjösäkerhet.

2. Medlemmarna bör välja mig då jag är engagerad, brinner för rättvisefrågor och likabehandling.



Nils Dewár

Överstyrman, Stena Line

1. Att Sjöbefälsföreningen ser till att vi åtminstone ej "halkar efter" i löneutvecklingen på arbetsmarknaden i förhållande till relevanta yrkesgrupper och att föreningen bevakar att vår tjänstepension ej försämras på grund av det tagna riksdagsbeslutet.

2. Därför att jag alltid har tyckt att arbetsrättsliga- och lönefrågor är mycket viktiga. Dessutom har jag varit fackligt

förtroendevald under många år och har varit klubbordförande i Scandlines i tio år innan klubben och Scandlines "gick upp" i Stena Line. Jag har också varit ordinarie ledamot centralt i SFBF samt är numera suppleant i SBF sedan organisationerna slogs ihop. På grund av detta har jag fått en lång och bred erfarenhet av hur det fackliga arbetet bedrivs.



Mattias Elisson

Befälhavare, Destination Gotland

1. Att Sjöbefälsföreningen arbetar för att svensk sjöfart skall vara en attraktiv arbetsgivare och vara konkurrenskraftiga även internationellt. Att Sjöbefälsföreningen säkerställer att sjöfarten går att kombinera med familjeliv. Att Sjöbefälsföreningen arbetar för att hitta bra lösningar för både arbetstagare och arbetsgivare där båda parter känner en win-win efter att man har tecknat avtal.

2. Jag brinner för att hitta de bästa lösningar som gynnar båda parter. Jag är övertygad om att de personliga mötena är nyckeln till att hitta effektiva och lyckade samarbeten. Jag kan sätta mig in i, och ta hänsyn till, båda sidors perspektiv vilket gör mig till en bra kandidat att representera dig och dina intressen.



Ann Eriksson

Befälhavare, Färjerederiet Trafikverket

1. Jag brinner för frågor kring familjen, föräldraledighet, ersättningar och sjötid.

2. Jag är driven och tycker det är viktigt att förnya gränser och regler så att vi får en modern sjöfart.



Kenneth Eriksson

Linjelots, Viking Line

1. I första hand stärka svensk sjöfart och på ett tydligt sätt lyfta fram fördelarna med att bära svensk flagg. Lika viktigt är det att jobba för att harmonisera regelverket för sjömansskatter, försäkringskassa och pension för svenska sjömän som jobbar på fartyg under nordisk flaggstat.

2. Du skall rösta på mig om du tycker att ovan nämnda huvudfrågor är viktiga.



Margareta Hallenborg

1. Åldersdiskrimineringen är ett väldigt viktigt ämne. Istället för att byta ut alla vid 40–50 års ålder ska vi använda oss av dessa individer. De kan hjälpa till då det kommer nya i yrket eller då vi har elever ombord. Då vi har några års erfarenhet kan man ibland också minnas hur det var för sig själv i början, och hjälpa till genom att minnas och använda sin erfarenhet av både det bra och det dåliga.

2. Något som jag brinner för är att arbeta mot alla former av diskriminering som exempelvis på grund av kön eller ålder. Jag har varit till sjöss i 40 år och började som befaren jungman, gick på sjömansskolan i Härnösand och vidare till Sjöbefälsskolan, också den i Härnösand.



Hasse Hagström

Befälhavare Färjerederiet Trafikverket

1. Viktiga frågor är hur skall vi bli större och starkare? Sjöfolk är ett utdöende släkte. Finna nya samarbetspartners i samma situation, till exempel Transport och Byggnads?

2. Orädd och lagom smart. Gillar att alla ska trivas och ha det bra på arbetet. Ärlig och rättvis.



Kristian Hansson

Överstyrman, Stena Line

1. Viktiga frågor är förut-sättningarna att kombinera sjöjobb med familjeliv och även det faktum att vi halkar efter lönemässigt till sjöss.



Axel Johansson

Befälhavare, Färjerederiet Trafikverket



Niclas Jornée

Befälhavare, Ressel rederi

1. För mig är det viktigt att SBF fortsätter att jobba aktivt för bättre villkor i Skärgårdsavtalen. Att vi får behålla våra tarifflöner och att vi får införa ett tillägg för föräldralediga befäl.

2. Rösta på mig för att kongressen behöver motiverade representanter från skärgårdstrafiken!



David Jönsson

Befälhavare, Färjerederiet Trafikverket

1. Jag tycker att jämställdhet är en självklarhet ombord på våra fartyg. Och att medlemmarna får hjälp och stöttning när det behövs. Nolltolerans mot särbehandling och mobbing.



Henric Karlsson

Befälhavare/Överstyrman, Färjerederiet Trafikverket

1. Den viktigaste frågan för de nästkommande fyra åren är att se till att vi befäl får relevant utbildning inför "framtidens fartyg" (autonoma fartyg).

2. Rösta på mig för att jag försöker förstå alla parter i en fråga/konflikt.



Mika Kaskett

Överstyrman, Avatar logistic som blir Heidelberg materials

1. Arbeta för att lyfta sjöfartygsyrket. Hälsa och inkluderande miljö. Satsa på att behörigheter blir ersatta. Speciellt vid arbetslöshet och utan fastanställning.

2. Jag tycker att hög moral och etiska värderingar är viktiga förebilder/värdegrunder. Jag vill jobba för förändring. Vi har ny teknik som kommer och utbildning behövs. HMS-frågor, Hälsa-, Miljö- och Säkerhetsfrågor, är viktiga och om alla jobbar tillsammans kan vi sätta sjömannen på kartan. Tänk "Happy Crew, Happy Ship and Happy safe wellbeing".



Josefin Larsson

Befälhavare Färjerederiet Trafikverket

1. Avtal som främjar god psykosocial hälsa. Göra sjöfarten till en attraktiv arbetsplats och öka tillväxten av svenskt befäl.



Daniel Lindgren

2:e styrman, Stena Line

1. Lockande avtal och en löneutveckling som faktiskt ger mer pengar i fickan.

2. Nya starka röster behövs alltid, för

allas vår överlevnad behövs en stark organisation som premierar svensk sjöfart, det vill jag tro att jag kan bidra till.

Samuel Linell

Ressel rederi



Jakob Lund

2:e styrman, TTLne

1. Hur vi vidare fortsätter att jobba för att locka nya till sjöfartyrket och genom detta även vidare främjar svensk sjöfart i helhet.

2. För att jag tror på att jag kan vara med och positivt påverka framtiden för vårt yrke genom att vara delaktig på denna kongress.



Per Lundholm

Överstyrman, Wallenius Marine

1. Eftersom jag jobbar på utefart, tycker jag frågar om det är viktigt. Hur vi även i framtiden ska vara konkurrenskraftiga med svensk flagga och även med svenska befäl ombord. Hur vi ska behålla kompetensen för kommande generationers sjöbefäl med minskad praktiktid. Hur vi ska rekrytera motiverade personer och behålla kvar svenskt befäl i detta fina yrke. Förenkla landgång för besättningen i hamnar världen över (ISPS). Och sist men inte minst mitt specialområde vilodislagen, som behöver göras om.

2. Jag har 40 års erfarenhet till sjöss och brinner fortfarande för att vi ska bevara och stärka svensk sjöfart, svenska arbetsplatser och sjömäns villkor ombord.



Linda Löwendahl

2:e styrman, Wallenius Marine

1. De viktigaste frågorna jag framför allt vill arbeta med är löner samt arbetstider och villkor.

2. Som relativt nyexaminerat sjöbefäl kan jag bidra med drivkraft och energi och även nya perspektiv och infallsvinklar. Jag anser även att stora delar av sjöfartens arbetsvillkor är förlegade och behöver förbättras på ett sätt som ligger i våra medlemmars intressen. Dessa förbättringar hoppas jag kunna driva fram genom medlemmarnas förtroende och röster på mig.

Carl Möller

Oceaneering



Peter Nielsen

Befälhavare, Stena Line

1. Att tillsammans med övriga aktörer i branschen fortsatt jobba för en stark svensk sjöfart. Att värna om arbetsvillkoren samt arbetsmiljön ombord så att det är attraktivt att jobba som svenskt sjöbefäl både för befintliga befäl och framtida nyrekryteringar.

2. Jag har varit verksam som befäl sedan år 2007 och även fackligt i den lokala klubben under de senaste åren. Vi medlemmar och hela branschen tjänar på att vi har en stark fackförening som driver de viktiga frågorna.

Paula Nilsson

Tärntank



Fredrik Nylund

Befälhavare, Finnlines

1. Föreningen skall jobba för anställningstrygghet. Föreningen skall jobba för att göra branschen mer attraktiv för framtida arbetskraft i form av ungdomar och unga vuxna. Föreningen skall jobba för konkurrenskraftiga löner till sjöss. Föreningen skall jobba för att bibehålla det attraktiva pensionssystem som vi har.

2. Man skall rösta på mig för att man tror på en framtid inom svensk sjöfart.

Michael Olsson

Ventrafiken



Amanda Paulsen

Befälhavare, Ressel rederi

1. En mer jämställd sjöfart. Det behöver finnas en lösning för gravida kvinnor i sjöfarten. Det ska inte vara en stress och oro om att man ska bli hemskickad och leva på gravidpenning (maxbelopp 25 110 kr månad).

2. Jag vet hur det är att vara ung tjej i denna ganska mansdominerade bransch. Jag vet hur oron som gravid känns men framförallt så har jag många idéer och vet vad som behövs för att vi ska få en jämställd sjöfart.



Henrik Petersson Ahrens

Befälhavare, Älvtank

1. Blå skatteupplägget: Det upplägg som blev resultatet "Blå skatt" för rederierna fungerar inte alls för att få handelsflottan att växa. Detta är en starkt springande punkt för framtida svensk sjöfart och därmed också för arbetstillfällen för svenska sjömän. Vilotider/trötthet:

Dagens sjöfart ändras väldigt snabbt för tillfället och det medför allt fler arbetstimmar ombord i fartygen. Att det fuskas med vilodisloggar för att hålla sig inom lagstiftningen blir alltmer vanligt. Detta ger trötta och utarbetade ombordanställda vilket är både negativt för säkerheten och ombordhälsan.

2. Jag började till sjöss som jungman 1988. Jag har varit fackligt ansluten under den tid jag arbetat till sjöss. En röst på mig är en röst för att öka möjligheterna för fler arbetstillfällen och fler fartyg med svensk flagg. Det är även en röst på arbete för bättre hälsa och arbetsklimat.



Martin Rogetzky

Överstyrman, Tarbit

1. Löner, löneglidningen i land de senaste åren har gått förbi oss! Också 2:1 system som alternativ.

2. Lång erfarenhet från föreningar samt typer av sjöfart.



Christian Schalburg

2:e styrman, Stena Line

1. För att möta framtida rekryteringsbehov, jobba för jämställdhet och en fungerande tillvaro för sjöfolk, menar jag att förhandlingar av nya avtal, dialoger med Försäkringskassan, förskoleförvaltningen m.fl. bör föras ur perspektivet att arbete och familjeliv skall ha förutsättningar för att fungera väl, även för de som arbetar till sjöss.

2. Jag är engagerad och önskar det bästa för folk i min omgivning. Det är min uppfattning att behovet av hjälp och stöd har ökat den senaste tiden, kanske i en hårdnande omvärld. Sjöbefälsföreningen kan vara ett bra stöd och det vill jag gärna vara med och arbeta för.



Andreas Svensson

Befälhavare, Färjerederiet Trafikverket

1. Orättvisor så som favorisering och pennalism. Har upplevt detta själv under

min tid till sjöss både internationellt och nationellt.

2. God arbetsmiljö och rättvisa löner. Låter självklart för 2000-talet men tyvärr är det inte det.



Jesper Svensson

Befälhavare, Sjöfartsverket

1. De viktigaste frågorna att jobba med är att se till att vi finns där för våra medlemmar, stöttar och jobbar för deras intressen. Vi som förening är inget utan våra medlemmar. Som anställd och förtroendevald inom den statliga sektorn så tycker jag att vi som förening måste profilera oss bättre inom denna sektor, det skall vara en självklarhet att man som aktivt eller tidigare sjöbefäl skall vara medlem i Sjöbefälsföreningen. Utöver detta vill jag se att SBF jobbar starkare mot sexuella trakasserier och för en mer jämställd arbetsmarknad samt se till att alla sjöbefäl har en trygg och säker arbetsplats.

2. Jag har den senaste kongressperioden suttit med som suppleant i styrelsen och jag hoppas få medlemmarnas förtroende att företräda dem under 2024 års kongress. Det är föreningens högsta beslutande organ och jag ser det som en självklarhet att ställa upp. Jag kommer att ta med mig mitt engagemang från min roll som förtroendevald på Sjöfartsverket och stå upp för våra medlemmar och göra min röst hörd om jag får chansen.



Anders Wall

2:e styrman, Finnlines

1. De viktigaste frågorna är att få upp våra löner. De unga killar och tjejer som kommer från sjömansskolan till exempel, ska se oss befäl och se att vi trivs och mår bra, är nöjda och gärna gör det där lilla extra. Det ska finnas en "morot" för dom att läsa vidare och bli befäl. För mig står arbetsmiljöfrågorna högt upp på listan, en bra arbetsmiljö är mycket viktigt i dagens sjöfart, det är inte bara luftkvaliteten utan också den psykosociala delen som bör förbättras.

2. Jag har jobbat i svenska handelsflottan i snart 40 år i olika fartyg och rederier och vill fortfarande stanna kvar under svensk flagg. Jag har sett mycket bra men också dåligt, det finns fortfarande mycket som kan göras för att stärka den svenska flaggan som jag vill vara med att påverka. Jag har många idéer på hur man kan locka den yngre generation att "gå ut till sjöss".

Ett bra avlösningssystem som gör yrket attraktivt att söka till med högt säkerhetstänkande, säkerställa att kompetensen bibehålls. Att arbetsmiljön är på topp ska vara A och O för att man ska stanna kvar i yrket.



Alf Wettermark Sköld

Överstyrman, Sirius Shipping

1. Jag önskar att Sjöbefälsföreningen ska jobba med frågor gällande förbättrade förutsättningar för de som är föräldrar och yrkesaktiva inom den svenska handelsflottan. Jag skulle även vilja se att man från Sjöbefälsföreningens sida uppdaterar hemsidan med lättåtkomlig information gällande rättigheter och villkor vid till exempel föräldraledighet eller sjukskrivning med utdrag och hänvisningar till våra avtal för att underlätta när någon vill läsa denna information.

2. Jag hoppas att medlemmarna kommer rösta på mig då jag representerar de bland oss som seglar på svenskflaggat tankfartyg samt att jag själv personligen kommer att kunna argumentera för min motion gällande att vi som sjöbefäl bör ha föräldralön som en del av en modernisering av vårt kollektivavtal samt göra min röst hörd inom andra frågor jag anser Sjöbefälsföreningen bör jobba med under de kommande fyra åren.



Erik Åkerman

Befälhavare, Blidö Sundsbolaget

1. Just nu ligger arbetsmiljö, såväl fysisk som psykisk, varmt om hjärtat. Även föräldraförsäkring vore en fråga förening borde prioritera de kommande åren.

2. Jag är lyhörd och för ofta in udda men viktiga frågor i olika sammanhang. Saker som inte ska glömmas bort. Jag är även medlem i styrelsen i Blidö Sundsklubben.

Linda Öhrbom

Befälhavare Styröbolaget

Tekniskt befäl

Patrik Berntsson

Stena Line



Richard Birgander

2:e fartygsingenjör, Finnlines

1. Få ut information redan i sjöbefälsskolan om vikten av svensk flagg och svenska sjömän. Och hur Sjöbefäls-

föreningen står bakom svenska sjöbefäl och svenskflaggade fartyg. Svenska sjömans avtal och rättigheter. Alltid jobba mot förbättringar.

2. Jag har alltid gillat att vara utåt och synlig i media. Bra kontakt med utbildningsansvariga på sjöbefälsskolan i Kalmar och jobbar även nära med LNU, Linnéuniversitetet.



Johan Boman

Teknisk chef, Wallenius SOL

1. Det är viktigt att värna om vår högt ansedda utbildning. Vi får inte låta populisterna korta ned och försämra den. Det finns många nytutexaminerade som tvingats ta landjobb eftersom redarna ej har anställt på många år, vi måste se till att dessa människor kommer in i branschen. Så måste vi även synas mer.

2. Har ingen erfarenhet av fackligt arbete men är stridbar!

Danielle Bågenholm-Lind

Finnlines

Johan Cederholm

Stena Line



Oscar Fahlén

Fartygsingenjör, Viking Line

1. Arbeta för att stärka sjöbefälens konkurrenskraft, lön, förmåner och rättigheter. Fortsatt verka för en förbättrad arbetsmiljö ombord.

2. Som person anser jag mig vara lyhörd, engagerad och envis på gott och ont.

Kent Hegestad

Wilhemsen



Mikael Höglund

Elingenjör, Finnlines

1. Det behövs förbättring inom många områden. Vi behöver bland annat återfå statusen för yrket, fördelaktiga ledigheter, subventionerade resor till och från fartygen och sist men inte minst, ta tag i den ack så lilla men viktiga Riktiga slabben! Vi måste göra allt för att locka folk med god kompetens att söka sig till branschen. Dock tycker jag att den väsentligaste punkten för medlemmarna är att det finns någon att vända sig till med frågor om avtal. Rederier/arbetsgivare vill gärna göra egna tolkningar av avtal, och deras tolkning är

aldrig till arbetstagarnas fördel. Som ni utesglare säkert märker så är jag mer "nischad" åt färjefolket. Jag kommer dock självklart att föra era frågor med samma entusiasm.

2. Som "elgubbe" är man alltid mitt i smeten. Man får en nära kontakt med de olika avdelningarna på fartyget. Man får även bra översikt och inser hur tankar och åsikter kan gå isär mellan avdelningarna. Detta tror jag har stora fördelar även i uppdraget som ombud.



Stein-Ulf Johansson
Chief engineer, Admare Ship Management

1. Lönebildning, pensioner, sjukvårdsförsäkringar genom arbetsgivaren,

omförhandling av TAP-avtalet, bemanning av svenskflaggade fartyg samt personal-återväxten i branschen.

2. Partipolitiskt obunden, hög integritet, öppen för synpunkter.



Åke Karlsson
Elingenjör, Stena Line

1. Att intensifiera arbetet med Blå tillväxt, det vill säga att skapa bättre förutsättningar för redarna och på så sätt bana väg för en utökad svenskflaggad handelsflotta.

2. Jag tror att jag kan vara till nytta på grund av mitt mångåriga engagemang i Stena Lines lokala klubbstyrelse som har givit mig en stor och bred erfarenhet av vad fackligt arbete handlar om.



Jonas Levin
Teknisk chef, Sirius Shipping

1. Viktigast är att förbättra löner och andra villkor för medlemmar som arbetar på Sjöbefälsföreningens avtal, oavsett flagg. Många rederier saknar lokala klubbar och fackliga kontaktpersoner så sådana vore lämpliga att få på plats.

2. Håller man med om ovan så kan jag nog vara ett lämpligt val, om inte så finns det säkert bättre kandidater.



Erik Lundberg
2:e fartygsingenjör, Stena Line

1. Arbeta för ökad trivsel och trygghet bland de anställda.

2. Är intresserad av fackliga frågor.



David Marcher
Motorman, Färjerederiet Trafikverket

1. Utbildning, kompetens och säkerställa att man har rätt utbildning för framtidens sjöfart. Säkerhet och miljö för ombordanställda. Sjötransporters miljöpåverkan. Arbetstider och lön för ombordanställda.



Jan Mattsson
Stena Line

Jonny Molin
Stena Line



Melker Nelson
Teknisk chef, Stena Line

1. Löner, avlösningssystem och hur vi ska få unga killar och tjejer att söka sig till sjöss och stanna.

2. För att jag kommer att rösta för förslag på kongressen som gynnar medlemmarnas villkor.



Helen Nordin
2:e fartygsingenjör, Destination Gotland

1. Modernisering av avtal och villkor så de passar med nutidens sjöfart och befäl.

2. Jag kommer jobba för en modern förening som passar alla befäl; män, kvinnor och föräldrar.



Mårten Ohlsén
Teknisk chef, Admare Ship Management

1. Utreda och verklighetsanpassa ombordorganisationen genom att ändra eller lägga till befattningar för i första hand de ökande administrativa arbetsuppgifterna vilka underminerar möjligheterna till att utföra de sysslor som vi är ålagda att utföra på ett tillfredsställande sätt.

2. Jag arbetar som maskinchef sen drygt 35 år tillbaka. Under de två sista åren har jag arbetat på Admare Shipmanagement i Göteborg. Initialt på cementfartygen och sen ombord i SCA-fartygen. Jag tror att min breda erfarenhet av att ha arbetat med mixed crew under många år har gett mig en inblick i hur en ombordorganisation påverkas av att bestå av en grupp från olika världsdelar och med olika förutsättningar.



Jens Pettersson
Teknisk chef, Sirius Shipping

1. Sjöbefälsföreningen behöver bli mer synlig och bevara det som genom åren åstadkommit, men även förbättra anställningsvillkoren och påverka politiska beslut såsom beskattning av ombordanställda. Om den svenskflaggade flottan växer, som vi hoppas, är det rätt tid att ställa krav och få igenom förbättringar. Under den pågående teknikomställningen behöver möjligheten till vidareutbildning förstärkas. För att attrahera kommande generationer behöver möjligheterna att anpassa tjänstgöring och att upprätthålla behörigheter förbättras, även för den som upphör med, och sedan återgår till, sjötjänstgöring.



Reine Pettersson
Elingenjör, Destination Gotland

1. Jag tycker att föreningen måste jobba för att höja den lägsta nivån inom vår arbetsmarknad. Att helt enkelt få upp de lägsta lönerna så att inte arbetsledarna tjänar sämre än manskapet.

2. Jag vill jobba för schyssta arbetsvillkor, och lika villkor för alla våra medlemmar, oavsett kategori.



Per Ramsberg
Teknisk chef, TFLine

1. Jag tycker att några av de viktigaste frågorna framöver är arbetsmiljön, vilket ju är ett väldigt omfattande område. Några punkter är till exempel boendemiljön, kost, arbetsbelastningen med tanke på exempelvis vilotider och personalmängd. Arbetsmiljön är väldigt viktig för trivsel och hälsa för dem som jobbar ombord samt för att kunna rekrytera nya personer till yrket i den mängd som behövs framöver.

2. Jag har lång erfarenhet till sjöss och har sett många olika varianter på livet ombord som sjöman. Jag har också ganska lång erfarenhet av fackligt arbete, mer än 15 år i en av Sjöbefälsföreningens klubbstyrelser.



Andreas Rönnkvist
Teknisk chef, Veritas Tankers

1. De viktigaste frågorna: Lönerna släpar efter alldeles för mycket.

2. För att göra sjömannalivet mer attraktivt så räcker det inte att

bara göra reklam för yrket. Redarna måste öka attraktionen för yrket. Detta genom att införa högre löner, förbättra arbets- och levnadssituationen ombord. Minska ner tiden som besättning får stå extra ombord (stabillare törnar).



Johan Sturesson

*1:e fartygsingenjör,
Tallink Silja*

1. Värna om vårt sjöbefäls bästa. Kanske dags att se över grundstommen. Vi ligger efter landsidan på rätt mycket. Till exempel hälsa och arbetsmiljö, föräldraledighet, vård av nära anhörig med mera. Anpassa oss till dagens utmaningar i verksamheten för att behålla svenskt befäl.

2. För att vi skall bibehålla vår tekniska sida i förbundet.



Patrik Sundquist

Teknisk chef, Floatel Service

1. Vi har fortfarande medlemmar som jobbar på utebåtar som behöver mer uppmärksamhet. Jobba för att få tillbaka IT-favtalet med de förslag som SBF har sedan tidigare. Som det är nu så är Skatteverket på allihopa. De som jobbar i Norge och under dansk flagg får dagredovisa var fartyget har varit, i princip. Detta kommer inte att locka mer folk att söka jobb till sjöss. Hur skall vi få fler ungdomar att jobba till sjöss, det är en fråga som alla behöver jobba med.

2. Jag har ett intresse i detta och jag jobbar för medlemmarna, för att det skall bli så bra som möjligt.



Nicklas Torstensson

Teknisk chef, Wallenius

1. Generellt upplever jag att det är två svar på fråga ett som är av största vikt: Antalet sökande till högskolor och utexaminerade studenter med godkänd examen som blir allt färre. Vänder vi inte den trenden så har sjöfarten svårt att, på sikt, bemanna de svensksflaggade fartygen med befäl utbildade i Sverige. Då minskar eller försvinner den svenska påverkan på arbetskulturen i vår egen flagga. Detta kommer troligtvis ske först i oceangående fartyg i utefart. Detta leder in till det andra svaret och det är vad vi behöver förändra för att vi skall ha oceangående fartyg kvar med svensk utbildad besättning och arbetskultur.

2. Svaret på fråga nummer två blir givet-

vis det som jag uttrycker ovan, att just utbildningen som bedrivs i sjöfartsskolorna samt villkoren för våra kadetter under praktikdelen av den fartygsförlagda delen av utbildningen är av största vikt för att vi skall kunna rekrytera till vårt yrke. Att påverka möjligheten att behålla fartyg i oceangående trafik är en mer komplex fråga då det krävs förändringar som går via arbete i svensk riksdag.



Dan Tvingsjö

Teknisk chef, Destination Gotland

1. Förutom de rent avtalsmässiga frågorna, som jag tycker är väldigt viktiga, ser jag gärna att föreningen jobbar för att få flera ungdomar att söka sig till vårt yrke. Framförallt till maskin. Jag ser också gärna att föreningen jobbar för att fler stannar i yrket och att man söker svaren på varför våra nya kollegor ganska snart söker sig andra vägar. Föreningen måste också fortsätta verka för att utbildningen håller en hög nivå och att den är under ständig utveckling.



Fredrik Uppman

Chief, Hamnbogserare Luleå

1. Två saker brinner jag för. Det ena är svensk flagg med svensk besättning/avtal, inte lönedumpningsavtal typ TAP. Det andra är Happy ships, det känns som arbetsvillkoren (rotations-system, social miljö, arbetsmiljö, mm) har fått stryka på foten lite för mycket för "the greater good", svensk flagg.

2. Brinner du för samma frågor som jag, så delar vi samma problembild och därför bör du rösta på mig så kan vi i varje fall få till en förbättring.



Anders Wallin

*1:e fartygsingenjör, Viking Icebreaker Management/
Viking Supply Ships*

1. Jag har tre personliga hjärtefrågor: 1. Att säkerställa en god fysisk och psykosocial arbetsmiljö då faktumet är att en bra bit in i 2000-talet är fortfarande medellivsåldern bland sjömän låg och självmordsstatistiken hög. 2. Ett överlevande av tidigare-pensionssystemet anpassat efter den nya höjda statliga pensionsnivån. 3. Återväxt i branschen under en period när medarbetare får en ansträngd arbetsmiljö då det är väldigt svårt att hitta kollegor

för att fylla ut vakanser. I denna punkt inkluderas även att titta på vad man kan göra för att medlemmar ska vara kvar i branschen längre då vi i dagsläget kan se att väldigt många som examineras från skolorna inte har någon längre sjökarriär av diverse anledningar.

2. Erfarenhet från ro-ro, tank, offshore, färjor, isbrytare och sjömätare har skapat en väldigt bred bild av svensk sjöfart på medlemsnivå och det positiva och negativa det innebär. Jag har även fått väldigt god insyn i avtal både privat och statligt efter 1,5 års arbete med isbrytarnas övergång till statlig verksamhet.



Krikor Wartanian

*Teknisk chef, Forsea ferries/
Öresundslinjen*

1. Att föra kåren mot framtiden. Utveckla och höja kompetensen och kvalitén.

Dagens och framtidens svenska befäl ska vara jämställda, konkurrenskraftiga och hålla en hög kvalitet både nationellt och internationellt. Svenska befäl ska vara en kvalitetsstämpel att räkna med.

2. Yrket och kåren står mig väldigt nära. Med åren har jag förstått vilken otrolig yrkeskategori vi tillhör. Jag vill jobba för att höja statusen och kännedomen om den otroligt viktiga roll vår yrkeskår har i samhället.

Stefan Wengelin

Viking supply

Niklas Wittenby

Färjerederiet Trafikverket



Mathias Wählin

*1:e fartygsingenjör,
Isbrytarna*

1. Sjöbefälsföreningen bör arbeta för dess betalande medlemmars bästa framförallt. Samt verka för att göra våra yrken attraktiva både för arbetsgivare och arbetstagare med fördel för arbetstagaren.

2. För att få jämställt mellan befattningstyperna.

Niklas Öhrn

Cement



Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-kurser varannan vecka

✓ Kombinera efter behov

GRUND-KURSER 2023/2024

BASIC SAFETY

27-29 nov 30 jan-1 feb
9-11 jan 6-8 feb
24-26 jan m.fl.
30 jan-1 feb
6-8 feb
21-23 feb



ADVANCED FIRE FIGHTING

28-29 nov
22-23 feb
18-19 apr



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

4 dec
10 jan
7 feb
6 mar
3 apr
29 maj



SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

21 nov 12 mar
4 dec 9 apr
11 dec 22 apr
15 jan 6 maj
13 feb 20 maj



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

21 nov 22 jan 12 mar
4 dec 5 feb m.fl.
11 dec 13 feb
8 jan 19 feb
15 jan 4 mar



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

4-5 dec
10-11 jan
7-8 feb
6-7 mar
3-4 apr
29-30 maj



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



FAST RESCUE BOAT

22-23 nov 10-11 apr
16-17 jan 14-15 maj
14-15 feb
13-14 mar



CROWD & CRISIS MNG

22-23 nov 18-19 mar
22-23 jan 15-16 apr
19-20 feb 13-14 maj
18-19 mar



PFSO

28-29 nov



PSO

30 nov



RE

SURVIV
RESCU

4 dec
11 dec
8 jan
15 jan
22 jan
5 feb
13 feb

REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

CROWD & CRISIS MNG

4 dec
15 jan
12 feb
11 mar
8 apr
6 maj



MEDICAL FIRST AID

6 nov 3 apr
4 dec 29 maj
10 jan
7 feb
6 mar



TISDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

21 nov
9 apr
7 maj



ONSDAG

BASIC SAFETY

21-22 nov
13-14 feb
12-13 mar
9-10 apr
7-8 maj



TORSDAG

FAST RESCUE BOAT

23 nov
17 jan
15 feb
14 mar
11 apr
15 maj



ADVANCED FIRE FIGHTING

22 nov
6 dec
14 feb
13 mar
10 apr
8 maj



FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

19 feb
4 mar
12 mar
18 mar
m.fl.



TISDAG

BASIC SAFETY

4-5 dec 4-5 mars
11-12 dec 18-19 mar
8-9 jan 15-16 apr
15-16 jan 13-14 maj
22-23 jan 27-28 maj
5-6 feb
19-20 feb



ONSDAG

MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

4-5 dec*
10-11 jan
7-8 feb
6-7 mar
3-4 apr
29-30 maj



• Måndag-onsdag

5 dec 5 mar
12 dec 19 mar
9 jan 16 apr
16 jan 14 maj
23 jan 28 maj
6 feb



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



TEMA

BEKVÄMLIGHETSFLAGG



Det internationella transportarbetarfacket ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten har nu pågått i 75 år. Kampanjen har inte lyckats med att få redarna att flagga hem igen, men däremot har ITF tecknat cirka 13 000 avtal med bekvämlighetsflaggade fartyg, vilket har förbättrat arbetsvillkoren för tusentals sjömän runt om i världen. TEXT LENNART JOHANSSON FOTO ITF



”Jag har aldrig accepterat orättvisor”

På kajen väntar Annica Barning. Sedan 2001 är hon koordinator och ITF-inspektör för den svenska kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten.

– Idag har vi bra kontroll på vilka fartyg som anlöper våra hamnar, säger hon. De värsta redarna kommer numera sällan till våra vatten. Om de gör det brukar de nästan alltid teckna ett godkänt ITF-avtal innan de kommer hit. De inser att de får problem annars.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHANSSON

MALMÖ MAJ 2023

Vi träffas i Malmö, som numera är Annica Barnings hemmahamn. Hon berättar att det var som att komma hem när hon för en tid sedan flyttade tillbaka. Här växte hon upp och här har hon fortfarande sin närmaste släkt. Hennes malmöitiska sitter klockrent trots att hon under många år arbetade och bodde i Stockholm.

Efter några års arbete som bland annat mentalskötare började Annica Barning 1988 arbeta i servisen på TT-Lines Tysklandsfärjor. Efter några år ombord valdes

hon först till vice klubbordförande och 1994 till klubbordförande för dåvarande Sjöfolksförbundets klubb i rederiet.

– Jag har aldrig accepterat orättvisor och tvekar inte att säga ifrån om det är något jag tycker är fel. Kanske var det därför som mina arbetskamrater valde mig till deras fackliga företrädare, säger hon.

Omskakande upplevelser

När Annica Barning arbetade som praktikanter under sex månader med ITF-inspektören Peter Christoph 1999 blev det en ögonöppnare för henne.

– De månaderna förändrade hela mitt liv. Under de månaderna mötte jag sjöfolk som utnyttjades grovt. Att gå ombord i fartyg där besättningen hade bedrägliga villkor var omskakande, säger Annica Barning.

– Det förekom att besättningar inte fått någon lön på flera månader och inte hade tillgång till rent dricksvatten. Maten ombord var ibland bedräglig och ofta var det stora brister i arbetsmiljön. Säkerhetsutrustning saknades helt i en del båtar. I jämförelse kändes avtalsstolknings och andra lokala fackliga problem i Trelleborg rätt obetydliga.

– Jag insåg att det var med ITF:s fackliga kampanj jag ville jobba! Att få möjlighet att arbeta för bättre villkor för sjöfolk från hela världen.

Rätt snart blev också Annica Barnings dröm verklighet. Hon anställdes den 1 januari 2001 som den fjärde kvinnliga ITF-inspektören. De tre första inspektörerna som var kvinnor kom från Nya Zeeland, Sydkorea och USA.

– Jag var otroligt lycklig att kunna få börja jobba med FoC-kampanjen [Flag of convenience, reds. anm]. Inte en dag har jag ångrat att jag började som inspektör.

1948



Kampanjen startar

Startskottet för det globala transportfacket ITF:s (International Transport Workers Federation) kampanj mot bekvämlighetssjöfarten var för 75 år sedan. På ITF:s kongress i Oslo 1948 begärde sjöfolks- och hamnarbetarsktionerna en bojkott av den ofta undermåliga och utflaggade delen av världshandelsflottan. Namnet blev FoC-kampanjen, vilket står för Flag of convenience, alltså bekvämlighetsflagg.

Kongressen framhöll att registrering av fartyg i främst Panama och Honduras gjordes för att komma undan från löner, arbetsvillkor, social- och säkerhetsstandard eller för att undvika beskattning. Därför beslöt kongressen att inleda en bojkott av fartyg från dessa länder med början våren 1949.

Flera länder hade använt sig av lågkostnadsbesättningar långt tidigare. I början av 1900-talet var det exempelvis vanligt att brittiska redare använde ”billigt” svenskt sjöfolk. Brittiska sjömän som hade högre löner och bättre villkor än de svenska fick gå iland.

1958



Världsomfattande bojkott

Utflaggning i USA under spritförbud

Även utflaggning hade förekommit tidigare. Under åren av spritförbud i USA i början av 1920-talet flaggades ett antal fartyg om från USA:s till Panamas flagga. De omflaggade fartygen låg på internationellt vatten utanför USA:s kuster. Här förvandlades de till nöjespalats där spriten flödade och hasardspel var vanligt. Rika amerikaner roade sig kungligt ombord, obekymrade om att kriminella intressen ofta låg bakom verksamheten.

Trots den fackliga bojkotten 1949 tillkom fler och fler nya länder som tillät

Ären då jag arbetat med ITF-inspektioner är utan tvekan de bästa i mitt arbetsliv. Varje gång vi lyckas teckna ett avtal som innebär en förbättring för den berörda besättningen är en viktig framgång.

Första gången ensam ombord

Annica Barning berättar att hon minns första gången hon ensam gick ombord i ett fartyg som inspektör.

– Det är alltid en stor sak att gå ombord i de här fartygen. Du vet inte riktigt vad du ska möta. Mitt första fartyg var grekiskt och hade en grekisk skeppare. Han blev otroligt förvånad när en kvinna kom ombord och visste inte riktigt hur han skulle hantera det. Han hade ingen aning om var han hade sina papper så när inspektionen var över stod han i en hög med pärmar. När jag gick iland den gången kände jag att det här kommer jag att fixa, det här kommer inte att bli några fler problem.

– Jag har alltid haft ett bra självförtroende, säger Annica Barning.

Hur brukar kaptener i bekvämlighetsflaggade båtar reagera när en kvinna kommer ombord och begär att få granska besättningarnas avtal och övriga anställningsvillkor?

– Som regel brukar det inte vara några större problem. Visst har en del blivit förvånade när jag dykt upp men de flesta är riktigt artiga. Rädd har jag aldrig känt



– Jag var otroligt lycklig att kunna få börja jobba med FoC-kampanjen. Inte en dag har jag ångrat att jag började som inspektör, säger Annica Barning.

1963

FoC-aktioner ogiltigförklaras i Högsta domstolen i USA

utflaggning mot låga avgifter. Ett av världens fattigaste länder, Liberia, hade efter en tid – på papperet – ett av världens största skeppsregister. Hundratals tankers registrerades i det västafrikanska landet. Men registret kontrollerades från ett advokatkontor i USA. Andra länder som snabbt fick in en stor andel fartyg i sina bekvämlighetsflaggregister var Cypern, Malta och Panama. Några länder som på senare år godkänt att utländska fartyg registrerar sig hos dem är Kambodja som knappt äger ett enda eget fartyg och Mongoliet, ett land som ligger hundratals mil från havet.

Gått i vågor

Under åren har den unika världsomfattande fackliga kampanjen gått i vågor. Entusiasmen och förhoppningarna var till en början så stora att ITF:s ursprungliga målsättning, att tvinga redare att återflagga fartyg till det verkliga ägarlandet, skulle lyckas. År 1958 utlyste ITF ännu en världsomfattande bojkott i protest mot utflaggning. Bojkotten var förhållandevis framgångsrik i bland annat USA.

1960 hade ITF kollektivavtal på 350 fartyg. Efter bojkotten 1958 började amerikanska redare juridiskt angripa

1971

Kampanjen intensifieras

ITF:s kampanj. Ett utslag i USA:s högsta domstol 1963 innebar att FoC-redare fick laglig rätt att få fackliga aktioner mot bekvämlighetsflaggade fartyg ogiltigförklarade. Beslutet innebar att det i praktiken i USA blev omöjligt att genomföra aktioner mot bekvämlighetssjöfarten.

Under resten av 1960-talet gick ITF:s kampanj på sparlåga. Några av de få länder som aktivt fortsatte att framgångsrikt bekämpa den ofta undermåliga bekvämlighetsflaggade flottan var Sverige och Finland. Samtidigt fortsatte utflaggandet att kraftigt öka. En för ITF oroande



Fartyget *Bonette* i Uddevalla som i tre timmar var satt i blockad innan ett kollektivavtal kunde tecknas.

mig när jag går ombord. Det enda jag är rädd för är spindlar.

”Försökte knuffa bort mig”

– Vid ett tillfälle försökte en rysk skeppare på ett ryskägt fartyg som låg i Falkenbergs hamn knuffa bort mig från landgången. Då blev jag förbannad och knuffade tillbaka. Han var inte så stor och lugnade ner sig efter en stund. Vi lyckades genom en blockad och flera turer till slut teckna ett avtal för besättningen. Månadslönen för den ryska besättningen hade bara varit 50 dollar. Fartyget var otroligt nedgången. Båten hette förresten *Pilgrim 2*.

Ofta har hon fått positiva reaktioner från besättningar hon träffat.

– Vid ett tillfälle fick jag ett brev från en filippinsk besättning. I det stod att jag var en fantastisk person, agerade precis som en man, säger Annica Barning och skratrar högt. Jag vet inte riktigt hur jag ska tolka det.

Är det främst tack vare er ITF-inspektörer som de värsta fiffelredarna idag helst undviker svenska hamnar?

– Det är helt klart en viktig bidragande orsak. Kampanjen har under åren också blivit effektivare. Den nya tekniken har revolutionerat vårt arbete. I början skrev

vi inspektionsrapporterna för hand och skickade dem med brev till ITF. Hon fortsätter:

– Samarbetet med inspektörer över hela världen har dessutom förbättrats mycket från det att jag började. Vi träffas alla regelbundet vart femte år. Numera har vi också ett CRM-system där alla inspektörer lägger in samtliga inspektioner. Detta uppdateras regelbundet.

– En bidragande orsak till att kontrollen är bättre idag är dessutom ett förbättrat samarbete med myndigheterna. Maritime Labor Convention som implementerades 2013 har varit otroligt viktig. Den innebär bland annat att Transportstyrelsens inspektörer vid fartygsinspektioner också är ansvariga för att granska sjöfolkets anställningsvillkor. De ska också kontrollera arbetsmiljön och liknande. Numera har vi utvecklat bra och täta kontakter med Transportstyrelsens inspektörer.

Enligt Annica Barning är det även viktigt att utveckla och förbättra samarbetet med befraktarna, de som transporterar sina varor med fartyg. Hon har också ingått i en grupp på ITF som granskat kampanjen globalt.

Blockad i Uddevalla

Även om blockader mot bekvämlighetsflaggade fartyg inte är lika vanliga i Sverige idag som för 10–15 år sedan förekommer det fortfarande. Ett färskt exempel är en

1979

Antalet ITF-godkända avtal är nu 1232

tendens var också att det blev allt vanligare att europeiska besättningar ersattes av lågkostnadsbesättningar från Asien.

Inför ett ITF-möte 1971 i London krävde sjö- och hamnarbetarfacken i Sverige och Finland att FoC-kampanjen skulle få nytändning, annars var det lika bra att lägga ned den. Av 99 tecknade avtal mellan 1969–70 hade nästan samtliga tecknats i Sverige och Finland. ITF:s kongress 1971 beslutade enhälligt att kampanjen skulle fortsätta och intensifieras.

De godkända avtalen ökade

Antalet ITF-godkända avtal hade 1979

1986

Systemet att flagga ut legitimeras av FN:s handelsorganisation

ökat till 1 232 stycken. På diplomatisk nivå var i slutet av 1970-talet ITF:s förhoppning att FN:s handels- och utvecklingsorganisation Unctad skulle ta avstånd från systemet att flagga ut fartyg. Men förhoppningarna grusades när politiker som stod för en nyliberal politik valdes. Politiker som Margaret Thatcher i Storbritannien och Ronald Reagan i USA var inte intresserade av att respektera fackliga organisationer. De stod istället för en politik som innebar fri konkurrens, nej till alla former av statlig inblandning och begränsning av fackliga rättigheter. På ett Unctad-möte

slutet av 1980-talet

Många västländer inrättar andreregister

1986 legitimerades istället systemet att kunna flagga ut fartyg.

Antalet utflaggade fartyg blev fler än någonsin. Social dumpning och undermåliga villkor för besättningarna ombord var snarare regel än undantag.

De sjöfackliga medlemsförbunden i västvärlden tappade snabbt medlemmar. Sjöfolket i Västeuropa och USA ersattes av lågkostnadsbesättningar från främst Filippinerna.

Andreregister

Flera länder i väst inrättade från slutet av 1980-talet så kallade andreregister.

facklig blockad av Transport mot fartyget *Bonette* i Uddevalla i våras. Fartyget använde Marshallöarnas flagga och hade en filippinsk besättning. Det avtal som rederiet först visade upp hade tecknats av en falsk fackförening, ett så kallat gult redarvänligt fack.

– Efter tre timmars blockad gav redaren upp och vi kunde teckna ett kollektivavtal genom Transports stridsåtgärd, förklarar Annica Barning.

– Genom detta avtal kan ITF-inspektörer över hela världen nu gå ombord på *Bonette* och göra en kontroll. Följs inte avtalet kan inspektörer driva in rätt löner.

Under senare år har hon genom sin långa erfarenhet regelbundet utvärderat nya ITF-inspektörer och följt upp hur de fungerar praktiskt i sitt arbete. Hon är även aktiv i ITF:s kvinnokommitté.

Omskakande

Ett fackligt biståndsprojekt som Annica Barning blev ansvarig för år 2016 var att verka för bättre villkor och arrangera utbildningar för kvinnliga indiska busskonduktörer i den indiska delstaten Maharashtra.

– För mig var det omskakande att följa de indiska kvinnliga busskonduktörernas vardag. Bussarna och vägarna är så dåliga att kvinnor som jobbar ombord riskerar missfall när de är gravida. De utsätts ofta

för sexuella trakasserier och kränkningar av manliga passagerare och också av manliga arbetskamrater.

– Våra utbildningar i Indien har bidragit till att det numera finns omkring 250 bussdepåer med så kallade Women's advocates i Maharashtra, berättar Annica Barning.

Hur ser din kalender ut den närmaste tiden?

– Jag smälter just nu mina intryck från en kvinnokonferens i Senegal nyligen. Sedan en tid tillbaka inbjuds de kvinnliga ITF-inspektörerna till organisationens kvinnokonferenser. På dessa träffas fackligt aktiva kvinnliga transportarbetare från hela världen. Att träffas är viktigt och nödvändigt. Jag kommer också vara en hel del i London de närmast månaderna för att arbeta med olika projekt relaterade till FoC-kampanjen.

Alltid arbetat över gränserna

Flera gånger betonar Annica Barning att det var genom att börja arbeta med ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten som hon insåg hur bra vi faktiskt trots allt har det i Sverige.

– Historiskt har fackföreningsrörelsen alltid arbetat över nationsgränserna. För mig är det därför självklart att ITF måste fortsätta hjälpa sjöfolk på bekvämlighetsflaggade fartyg. År 2023 arbetar fortfarande många av sjöfartens arbetare under

Vad är bekvämlighetsflagg?

Ett bekvämlighetsflaggat fartyg är ett fartyg som för ett annat lands flagg än ägarlandets. ITF tar hänsyn till i vilken grad utlandsägda fartyg är registrerade och för landets flagg, såväl som följande kriterier, när man förkunnar att ett register är bekvämlighetsflagg:

- Flaggstatsens förmåga och vilja att genomdriva internationella sociala miniminormer på sina fartyg, inklusive respekt för grundläggande mänskliga- och fackliga rättigheter, föreningsfrihet och rätten till kollektiva förhandlingar med fackföreningar.

- Den sociala historiken som bestäms av graden av ratificering och efterlevnad av ILO:s konventioner och rekommendationer.

- Säkerhets- och miljöjournalen som visas av ratificeringen och upprätthållandet av IMO-konventioner och av hamnstatskontrollinspektioner, brister och kvarhållanden.

ITF anser att det bör finnas en genuin koppling mellan den verkliga ägaren av ett fartyg och flaggan som fartyget för, i enlighet med FN:s havsrättskonvention (UNCLOS). Det finns ingen äkta länk när det gäller bekvämlighetsregister. Just nu är 42 länder klassade som bekvämlighetsflagg av ITF:s Fair Practices Committee, som leder kampanjen.

Källa: ITF Seafarers

närmast slavliknande villkor.

– FoC-kampanjen lär därför behöva fortsätta i många år till, säger Annica Barning. **L J**

början av 1990-talet

Sjöfacken i Sverige stäms av redare efter framgångsrika aktioner

Det innebar en möjlighet för redare att ha kvar den nationella flaggan men att kunna kontraktsanställa besättningar från tredje världen med lägre löner och sämre villkor än för det inhemska sjöfolket.

Ett sätt att möta utvecklingen för ITF har varit genom så kallade TCC-avtal, vilket står för Total Crew Cost, och är frivilliga avtal som innefattar de totala besättningskostnaderna för ett fartyg.

Numera finns också IBF-avtal, vilket står för International Bargaining Forum, som tecknas direkt mellan ITF och ett rederi. Tack vare IBF-avtalen finns det

idag fler ITF-godkända ITF-avtal än någonsin, eller drygt 13 000.

De transportfackliga organisationerna i Sverige har hela tiden aktivt bedrivit, och fortsätter bedriva, kampanjen mot utflaggade fartyg. Första halvan av 1990-talet stämde de svenska sjö- och transportfacken flera gånger av redare efter framgångsrika aktioner mot utflaggade fartyg. Aktioner som bland annat innebar att besättningar fick stora belopp utbetalda för löner som de inte hade fått, eller för att rederiet använde så kallad dubbel bokföring. Det vill säga att redaren visade upp avtal med

2023

Kampanjen fyller 75 år Antalet ITF-godkända avtal är nu ca 13 000

högre löner än vad besättningen verkligen fick.

Idag är Sverige ett av de länder som har bäst kontroll över bekvämlighetsflaggade fartyg som kommer till svenska hamnar. Det finns också sedan länge en facklig samordningskommitté för FoC-kampanjen i vilken Sjöbefälsföreningen representeras av Lennart Jonsson.

För ITF är en viktig målsättning i arbetet mot bekvämlighetssjöfarten "No place to hide", att det inte ska finnas några hamnar i världen där utflaggade fartyg som saknar ett avtal är välkomna.

”Kampanjen är
lika relevant idag
som vid starten”



Efter att i många år ha arbetat för det brittiska public serviceföretaget BBC är Steve Trowsdale idag ansvarig chef för ITF:s 75-åriga kampanj mot bekvämlighets-sjöfarten. För Steve Trowsdale var det självklart att tacka ja när han erbjöds jobbet som högste ansvarige för kampanjen. *TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON*

LONDON SEPTEMBER 2023

Steve Trowsdales första kontakt med ITF var när han efter BBC-tiden arbetade som ITF-konsult och hade flera konsultuppdrag under lång tid för sjöfolkssektionen.

– Även om jag tidigare inte hade varit fackligt aktiv blev jag imponerad av ITF:s viktiga arbete. När jag för andra gången erbjöds en anställning på ITF med att hålla i utbildningsprojekt tvekade jag inte, säger han.

Vi träffas på ITF House, organisationens huvudkontor i stadsdelen Borough, en septemberdag när sommaren med 30-gradig värme har kommit tillbaka till London.

– Efter några år blev jag ansvarig för att hålla i FoC-kampanjen och att genomföra ITF-inspektörernas utbildning, fortsätter Steve Trowsdale. Då hade jag redan arbetat nära många av inspektörerna. Att få uppleva inspektörernas stora engagemang med att ge stöd åt utsatt sjöfolk var inspirerande.

Under Trowsdales tid som ansvarig för kampanjen har antalet ITF-inspektörer runt om i världen ökat explosionsartat. Samma sak gäller antalet ITF-godkända avtal.

– Egentligen har jag ingen bakgrund i den maritima industrin, förklarar Trowsdale.

Hur ser du på tillståndet idag för den 75-åriga fackliga kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten?

– Kampanjen är lika relevant idag som vid starten 1948, svarar Steve Trowsdale. Visserligen har kampanjens ursprungliga mål att förmå redare att flagga tillbaka sina fartyg till det egentliga ägarlandet inte uppnåtts. Ändå har vi gjort, och gör fortfarande, ett enastående arbete genom kampanjen. Fler sjömän än någonsin arbetar under avtal som ger dem hyggliga villkor.

– Samtidigt gäller det att vi som arbetar på sjöfolkssektionen är på tårna hela tiden. Nya länder som erbjuder redare

möjligheter att registrera sina fartyg dyker hela tiden upp, berättar Trowsdale.

– För en tid sedan klassades sju nya länder som bekvämlighetsflaggregister. Det var bland annat Kamerun och Tanzania, länder som utan kontroll tillåter vem som helst att registrera sina fartyg där. För dessa länders regeringar handlar det bara om ett sätt att få intäkter. De har ingen avsikt att bedriva någon egen sjöfart eller att upprätthålla säkerhet eller en anständig arbetsmiljö för sjöfolket ombord.

Ett annat av de senast bekvämlighetsregistren är San Marino. Enligt Steve Trowsdale har ITF inte hittat en enda redare som kommer från detta lilla land. Ytterligare ett färskt exempel är det lilla öriket Palau som har 200–300 fartyg i sitt fartygsregister. Ön har omkring 20 000 invånare. Idag klassar ITF 42 flaggor som bekvämlighetsregister. Panama som har omkring 6 000 fartyg i sitt register brukar anses tillhöra de bättre bekvämlighetsflaggregistren. Men Steve Trowsdale tvivlar på att Panama har tillräcklig infrastruktur och personal för att hantera 6 000 fartyg.

Över 13 000 godkända avtal

Totalt finns det idag ungefär 13 500 ITF-godkända avtal. Avtalen ger nära 300 000 sjömän hyggliga villkor och en större trygghet. De flesta avtalen är så kallade IBF-avtal som är direktförhandlade med rederier. Några tusen av avtalen är TCC-avtal, Total Crew Cost.

Fortfarande kommer de flesta sjömännen som arbetar på FoC-flaggade fartyg från Filippinerna men många kommer också från Indien och Kina.

Steve Trowsdale framhåller att det samtidigt återstår massor av fackligt arbete för att få en bättre kontroll på världshandelsflottan. Totalt seglar över 40 000 fartyg med bekvämlighetsflagg. Med andra ord har ungefär en tredjedel av alla bekvämlighetsflaggade fartyg fackligt godkända avtal.

– Vi har 136 ITF-inspektörer idag, säger Steve Trowsdale. I flera länder har det de

senaste åren tillkommit nya inspektörer. Några exempel är Uruguay och Malaysia. Vi har snart också en ny inspektör i Cypern.

En komplicerad och svår region att arbeta fackligt i är Mellersta Östern men här har ITF bland annat inspektörer i Marocko och Algeriet.

Är samarbetet mellan sjöfolk och hamnarbetare viktigt för kampanjen?

– Det samarbetet är helt avgörande för en framgångsrik kampanj. Fanns det inte starka hamnarbetarfack skulle kampanjen kollapsa. Tack vare hamnarbetarnas solidaritet, genom att de vägrar lasta eller lossa ett fartyg går det att genomföra en fartygsblockad för att kunna teckna ett avtal. Ett bekymmer är samtidigt att det blir fler och fler mycket konservativa regeringar runt om i världen som försöker försvåra fackligt arbete.

Hur många kvinnliga ITF-inspektörer finns det för närvarande?

– I dagsläget är det sjutton stycken. En prioritering för mig är att vi ska få fler kvinnor som inspektörer. Att det idag är drygt tio procent kvinnor är inte tillräckligt.

– De kvinnliga inspektörerna arbetar i en minst sagt manlig värld men de gör alla ett strålande och effektivt jobb. De vägrar acceptera översittarfasoner från kaptener eller redarföreträdare, betonar Steve Trowsdale.

Nätverk runt om i världen

FoC-kampanjen samordnas av Fair practices committee, FPC, som möts varje år. I kommittén sitter företrädare för sjöfolk och hamnarbetare. Nästa FPC-möte är i december i Santiago i Chile.

– Att vara ansvarig och samordnare av kampanjen mot bekvämlighetsflagg är en inspirerande uppgift. Tack vare alla fantastiska inspektörer som jag arbetar med har jag det bästa jobbet på ITF, säger han.

– De jag arbetar tillsammans med i kampanjen är personer som verkar för en bättre tillvaro för världens sjöfolk. Vi har i inspektoratet en bra mix av erfarenhet och ungdom. Bara de sju-åtta senaste åren har många nya inspektörer anställts. Mer än hälften av dagens inspektörer har jag varit med om att anställa.

Trowsdale berättar att det också finns FoC-nätverk runt om i världen där det i många länder inte finns någon inspektör. Idag finns fyra nätverk i Västafrika, i Arabvärlden, i Latinamerika och i Asien/Stilla

Havsregionen. Tack vare nätverken når ITF ytterligare 30–40 länder som ännu inte har en inspektör.

– Det är därför ingen överdrift att säga att det idag nästan inte längre finns någon plats i världen där det går att komma undan ITF:s kontroll av bekvämlighets-sjöfarten, framhåller Steve.

Besättningar överges

Han berättar att allt fler besättningar överges av sina rederier. Förra året rapporterade ITF över 100 fall med övergivna besättningar till FN:s arbetsmarknadsorgan ILO.

Varför tror du FoC-kampanjen är den enda globala fackliga kampanjen?

– Framför allt genom sjöfartsnäringens speciella natur. Fartyg transporterar gods på hav över hela världen. Vår kampanj med det globala nätverket av inspektörer är därför unik.

Förekommer det fortfarande att ITF kommer i kontakt med fartyg där villkoren är bedrägliga för besättningarna? Fartyg där det närmast går att tala om en form av modernt slaveri.

– Absolut! Vi får rapporter om missförhållanden på fartyg nästan varje dag. Våra inspektörer möter regelbundet undermåliga fartyg. Fartyg som saknar livbåtar, inte har någon säkerhetsutrustning, sjöfolk som inte fått någon lön på månader och liknande.

– Bara under de tre senaste åren lyckades ITF-inspektörerna få ut obetalda löner på 120 miljoner dollar till besättningar runt om i världen, framhåller Steve Trowsdale.

– De värsta redarna idag försöker liksom 1948 att komma undan säkerhetsbestämmelser och avgifter, vill undvika fackliga organisationer och liknande. Fortfarande förekommer också bemanningsagenter som på olika sätt försöker lura sjöfolket. Vanligt är även att besättningsmedlemmar som efter en aktion fått ut inestående lön hotas av redaren när de återvänder till hemlandet.

Tror du kampanjen fortfarande pågår om 25–30 år?

– Så länge som det finns giriga redare är jag övertygad om att kampanjen kommer att vara relevant. Redare som bara är intresserade av största möjliga profit och struntar i sjöfolkets rättigheter och situation lär vara aktiva också framöver. Därför är jag övertygad om att FoC-kampanjen kommer att vara nödvändig och viktig i många år till, säger Steve Trowsdale. **L J**

Var med och tog fram förhandlade avtal

I närmare 35 år har Tomas Abrahamsson arbetat med fackliga frågor på internationell nivå. Han är senior advisor på ITF och var med vid starten när förhandlade avtal, så kallade IBF-avtal, kom till. Han ingår fortfarande i ITF:s förhandlingsdelegation där han granskar avtalen.

– Styrkan med ett IBF-avtal är att det tecknas efter en direkt förhandling med en rederikoncern, alltså inte efter en facklig aktion mot ett rederi, säger han.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2023

Tomas Abrahamssons första besök på ITF var 1987 då en facklig delegation från Stena besökte London. Hans yrkeskarriär till sjöss inleddes flera år tidigare på dåvarande Sessanlinjen. Här arbetade han som bartender, något han fortsatte med på Stenas färjor när Sessanlinjen blev nedlagd. Efter en tid på Stena valdes han till facklig företrädare för dåvarande Sjöfolksförbundet som gruppordförande.

År 1990 började den norskägda färjan *Black Prince* gå i trafik mellan Göteborg och Köpenhamn med en filippinsk lågkostnadsbesättning. Tomas Abrahamsson ingick i den grupp med fackliga företrädare som organiserade aktioner och demonstrationer mot vad som kom att kallas slavskeppet *Black Prince*.

– Efter en dryg månads aktioner gav rederiet upp och lämnade trafiken, berättar han.

Blev ITF-koordinator

När Tomas Abrahamsson anställdes på Sjöfolksförbundet för att arbeta med internationella frågor blev han senare också ITF-koordinator i Sverige för kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten.

– Då hade vi ännu inte en svensk sam-

ordningskommitté utan den bildades först några år senare med företrädare för de svenska sjöfacken och Transport.

Tomas Abrahamsson valdes till ordförande för SEKO sjöfolk när Sjöfolksförbundet slogs samman med SEKO 1995. Även om han då inte fortsatte som ITF-koordinator hade han kvar många fackliga internationella uppdrag.

Från 1994 satt Tomas i Fair practices committee som styr kampanjen och blev efter några år också vald som vice ordförande i ITF:s sjöfolkssektion. Han har dessutom suttit i ITF:s styrelse. Även på Europafacklig nivå blev han snart aktiv.

– I flera år satt jag i det europeiska transportfacket ETF:s styrelse. Jag var också den ordförande som suttit längst i EU:s partkommitté på sjöfartsområdet eller i 17 år. Egentligen skulle ordförandeskapet växla vartannat år mellan företrädare för arbetsgivarna och facken men motparten var gång på gång oense om en kandidat så jag fick fortsätta som ordförande. I kommittén ingår sjöfartens parter inom EU.

– Dessutom var jag i två perioder ledamot i EMSA, den myndighet inom EU som arbetar med miljöfrågor inom sjöfarten.

När Tomas Abrahamsson i början av 2000-talet valdes till vice ordförande i SEKO behöll han sina ITF-uppdrag.

Sökte möjlighet till att förhandla

Hur ser du på kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten idag?

– Den största förändringen sedan jag började är införandet av IBF-avtalen. [International Bargaining Forum, avtal som tecknas direkt mellan ITF och ett rederi, reds. anm.] Den första överenskommelsen gjordes 2003 med rederikoncerner från bland annat Europa, Japan och Taiwan. Idag är det omkring 10 000 fartyg som är täckta av dessa avtal.

Utöver Tomas Abrahamsson var Stephen Cotton, som idag är generalsekreterare för ITF, en av de som låg bakom IBF-avtalen. Stephen Cotton var då koordinator för sjöfolkssektionen.

– Från slutet av 1900-talet sökte vi möjligheter att kunna förhandla med arbetsgivarna. Ett framförhandlat avtal är starkare än ett avtal som ITF har tecknat genom en tvångsåtgärd som en blockad eller liknande.

Det första IBF-avtalet tecknades 2003 i San Francisco.

Sitter du fortfarande med i dessa förhandlingar?

– Ja, jag är numera med som senior advisor. Nyligen genomfördes slutförhandlingar om förändringar i avtalet i Berlin. Det nya avtalet är på fyra år och innebär för de två första åren en löneökning på sex procent.

Gruppen av ursprungliga rederier som vi tecknar avtal med har växt hela tiden. Den har nästan tredubblats sedan första avtalet 2003. I huvudsak handlar det om avtal för lastfartyg.

Har något svensk rederi ett IBF-avtal?

– Idag är några stycken rederier med som Wallenius, Visby Ship Management och Gota.

De värsta kommer inte till Sverige

I och med att antalet ITF-godkända avtal har blivit många fler ökar även kontrollen på fartyg utan ett avtal, framhåller Tomas Abrahamsson.

– De rederier som inte har avtal får räkna med att få besök av ITF-inspektörer runt om i hela världen.

Tomas Abrahamsson är även ordförande i den grupp på ITF som granskar alla avtal som tecknas för fartyg.

Han framhåller att till Sverige och Finland, där det fortfarande går att göra effektiva aktioner mot ett fartyg, kommer numera sällan de värsta båtarna.

De redarna brukar se till att teckna ett avtal innan de kommer hit.



Tomas Abrahamsson menar att ITF:s kampanj är helt unik.

– Det finns ingen annan global federation som driver en kampanj för att teckna avtal för en hel bransch. Bara ITF har lyckats gå i clinch direkt med arbetsgivarna, säger han.

Hur unik är FoC-kampanjen i den fackliga världen?

– Den är helt unik. Det finns ingen annan global federation som driver en kampanj för att teckna avtal för en hel bransch. Bara ITF har lyckats gå i clinch direkt med arbetsgivarna.

– Även om ITF inte lyckats i den strategiska delen att få redarna att flagga tillbaka till det egentliga ägarlandet är den taktiska delen utan tvekan en framgång. Vi har genom de allt fler godkända avtalen förbättrat villkoren för hundratusentals sjömän som arbetar på utflaggade fartyg.

Var inte du också inblandad i tillkomsten av det svenska TAP-avtalet i slutet av 1990-talet?

– I slutet av 1990-talet var det en svår situation för den svenskflaggade handelsflottan, säger han. Vi tittade på omvärlden och insåg att vi måste få en ny form av avtal för att klara den internationella konkurrensen. Det blev räddningen för den svenskflaggade handelsflottan. Utan TAP, tillfälligt anställd personal, hade det troligen inte funnits ett enda fraktfartyg med svensk flagg.

Tror du att ITF:s kampanj kommer att fira 100-årsjubileum om 25 år?

– Kampanjen kommer säkert att bestå om än kanske i någon annan form. I framtiden tror jag inriktningen även kommer att handla om att ha kontakt med befraktare och lastägare, att framhålla vikten av att sjöfolket har anständiga villkor. **L J**

Redardrottningen på Österlen

Sigrid Björkegren var vid förra sekelskiftet Österlens och Sveriges redardrottning och styrde över fartyg som seglade i svenska farvatten och på världshaven. Hon ägde det största rederiet för segelfartyg i vårt land och var den enda kvinnliga redaren i Sverige.

TEXT CURT ISAKSSON

SIMRISHAMN JUNI 2023

Den nionde november 1891 vajade redan tidigt på morgonen flaggor på fartygen i hamnen i Simrishamn. Enligt lokaltidningen var det på denna bemärkelsedag "en fest utan motstycke".

Sigrid och Johan Daniel Björkegren hade varit gifta i 25 år och nu skulle silverbröllopet firas med pompa och ståt. Halv sex på morgonen uppvaktade stadens musikkår med en serenad och det förväntades att innevånarna i Simrishamn med omnejd lyckönskade och deltog i festligheterna.

Gratulationstelegram anlände från när och fjärran och trumpetfanfärer ackompanjerade tal av bland andra en kammarherre, en professor och stadens borgmästare. De anställda i firman fick på kvällen supé och toddy på hotell Svea och dessutom delades matportioner ut till stadens fattiga.

Redarfamiljen drev på den ekonomiska utvecklingen på Österlen. Johan Daniel Björkegren köpte upp spannmål från

bönderna och allt fler foror lastade med korn, havre och råg rullade till Björkegrenska gården inne i Simrishamn. Det fem våningar höga magasinet kallades i folkmun för Hafreborg och reste sig högt över bebyggelsen i staden.

Korsade Atlanten

Samtidigt växte rederiet. I mitten av 1800-talet seglade småskutor till Blekinge, men senare gick barkar och skonoter över Nordsjön till England och 1877 korsade briggen *Sigrid* Atlanten.

Sigrid bodde i hela sitt liv i Simrishamn. Hon var dotter till borgmästaren och gifte sig 21 år gammal med köpmannen och skeppsredaren Johan Daniel Björkegren, som tagit över affärerna efter sin far.

Sju år efter silverbröllopet blev Sigrid änka. Hon var nu ensam ledare för det stora rederiet. När försäkringsföreningen Njord i februari 1901 hade sammanträdde överlämnades som en "gård av tacksamhet och aktning" en stor tavla till henne med porträtt på 44 sjökaptener som arbetade i firman L. J. Björkegren & Co.

Det var en självklarhet att alla dessa befäl var män. Vid förra sekelskiftet existerade sannolikt kvinnliga befälhavare på segelfartyg inte ens i fantasin.

Sigrid växte upp och levde i ett samhälle där männen styrde och ställde och där den borgerliga kvinnan fullgjorde sina plikter i hemmet som maka och mor.

Utbildning var inte en självklar rättighet för kvinnor i slutet av 1800-talet. Sigrids dotter Anna tog i hemlighet lektioner i latin, blev student som privatist på 1880-talet och var en av de första kvinnorna som fick en akademisk examen i humaniora i Lund.

Flickor kunde

I slutet av maj 1900 firades för första gången examen i Simrishamn i ett nytt läroverk för flickor. Cimbrishamns-Bladets reporter skrev bland annat att eleverna med relativ lätthet konverserade på franska och att en klockren sopran och väl skolad alt sjöng på musikuppvisningen. Flickor kunde!

Långsamt frigjorde sig kvinnorna från mannens förmyndarskap i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. Men gamla vanor påverkade värderingar och attityder. När Sigrid blev änka var det ännu sed att besökarna i kyrkan hade sina bestämda platser. Hon gick till den ålderstigne kyrkvården för att betala avgiften för sittplatsen, men fick då veta att det var brukligt att en karl skötte om detta. Chefen för L. J. Björkegren & Co svarade att hon styrde över ett rederi och att det nog skulle gå med kyrkbänken också.

Starka band knöts till samhällena på Österlen. I slutet av 1800-talet blev många fiskare i Kivik, Skillinge och Brantevik sjömän, gjorde karriär som styrmän och sjökaptener och fick ekonomisk hjälp av Sigrid när de studerade till befälsexamen. Varje morgon promenerade redaren från Björkegrenska gården på övre Storgatan ner till hamnen. Sigrid var klädd i fotsid, dubbelknäppt ulster och svängde på sin kraftiga promenadkäpp när hon gick till Storebro för att inspektera sina skutor.

Levande hamn

Där var det ett liv och ett kiv. De fartyg som gick till England var ofta lastade med spannmål. För att packa säden anlätades



År 1905 trängdes segelfartygen med varandra vid Storebro i hamnen i Simrishamn. Foto Sjöhistoriska museet

till varje skuta ett tiotal gubbar och gummor som barfota eller i strumplästen gick i sidled från för till akter och "trampade havre". De båtar som kom i retur hade ofta kol i lasten. Vinscharna gnisslade och kolet rasslade när lastkorgarna fylldes och sjömän, lastkarlar och förbönder (bönder som mot betalning utförde körssylor) försökte överrösta varandra i larmet under det slitsamma arbetet.

Ett par mil söder om Simrishamn ligger Sandhammaren. Här vandrade sandrevlarna fram och tillbaka med vinden och vågorna och seglatsen genom Bornholmsgattet var en mardröm för skepparna och deras besättningar.

Ett register för perioden 1871–1891 berättar om förlisningar av segelfartyg från Österlen: "Förolyckad vid Visby", "Sjönk i Nordsjön", "Förolyckad vid engelska kusten", "Förolyckad vid Haiti". Och så vidare. Och så vidare. Av de 298 registrerade fartygen förliste 76.

Detta skulle kunna vara rapporter om förluster i en krigszon, men berättar alltså om villkoren för svensk sjöfart och svenska sjömän i fredstid i slutet av 1800-talet.

Döden på havet

En familjefar och hans två söner avled när ett av rederiets fartyg gick till botten. Sigrid bestämde nu att bara en familjemedlem fick arbeta på ett och samma fartyg. Hon förklarade att det "var mer än tillräckligt att ett sjömanshem förlorade en av de sina."

När första världskriget började sommaren 1914 steg priset på fartygsfrakterna dramatiskt och aktieägarna gjorde snabba och stora klipp. Samtidigt förliste många fartyg på haven, sänkta av minor och torpeder.

Hösten 1915 gick rederiets bark *Wolfe* till botten någonstans på Nordsjön och hela besättningen med 13 man förolyckades. Senare påträffades kaptenen och två besättningsmän döda i en livbåt.

Sigrid förklarade att hon inte ville vara med om något liknande igen. Hon sålde året därpå, 71 år gammal, sitt sista fartyg. Det Björkegrenska rederiet fanns inte mer.

Redardrottningen tyckte inte om när segelfartygen ersattes av ånga och motorer, men hennes skeppare betonade att Frun, som hon kallades, begrep sig på allt som hade med sjön att skaffa; fartyg, resor, frakter och utrustning.

Sigrid ville veta hur havets vindar blåste också när hon var gammal och sängliggande och gång på gång sade hon

Sigrid Björkegren bodde i hela sitt liv i Simrishamn och ägde i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet Sveriges största rederi för segelfartyg. Bilden är publicerad 1993 i en minnesskrift om Björkegrenska gården.



Sigrid Björkegren och hennes man tillsammans med 44 sjökaptener i rederiet på en stor tavla som skänktes till henne 1901.

till sin dotter Elisabeth: Glöm aldrig sjömännen!

Sigrid Björkegren avled 90 år gammal i sitt hem några kvarter från hamnen. **CI**

Källor: Tidningen Cimbrishamns-Bladet. Från segelfartygens dagar, Frans Löfström, 1943. Simrishamn 900 år, del II, kapitel av Lena Alebo, 2022.

”The campaign will almost certainly continue”

Tomas Abrahamsson has been working with international trade union issues for nearly 35 years. He is a senior advisor at the International Transport Workers Federation (ITF) and was involved when the first International Bargaining Forum (IBF) agreements were drawn up.

“The advantage of an IBF agreement is that it is signed after direct negotiations with a shipping company and not after union actions against a shipping company,” he says. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Tomas Abrahamsson’s first visit to ITF in London was in 1987 with a trade union delegation from Stena. His career at sea had begun several years earlier with Sessan Line as a bartender, which he continued with on Stena ferries when the Sessan Line closed. After some time at Stena, he was elected as union representative for the Seafarers’ Association and was group chairman there.

The Norwegian-owned ferry *Black Prince* then began operating between Gothenburg and Copenhagen in 1990 with a poorly paid Filipino crew. Tomas Abrahamsson was part of a group of union representatives who organized actions and demonstrations against what was called the Black Prince slave ship.

“After a month or so of actions, the shipping company gave up and the crossing was discontinued,” he says.

ITF coordinator next

After Tomas Abrahamsson had been employed at the Seafarers’ Union to work on international issues, he also became ITF coordinator for Sweden in the campaign against flags of convenience (FOCs) in shipping.

Tomas Abrahamsson was elected chairman of SEKO Seafarers when the Seafarers’ Union merged with SEKO in 1995, and although he did not continue as ITF coordinator, he still had many international trade union assignments.

Tomas was on the Fair Practices Committee, which manages campaigns, from 1994 and a few years later he was also elected as vice-chairman of the ITF Seafarers’ section. He has also been a member of the ITF board. Tomas soon became active in the European trade unions.

“For several years I was on the board of the European Transport Workers’ Federation, ETFW. I was also the longest serving chairman for the EU party committee in shipping – 17 years in all.”

The committee includes shipping parties from within the EU.

“In addition, I was a member of EMSA for two periods, which is an EU authority that works with environmental issues in shipping.”

What is your view of the campaign against convenience shipping?

“The biggest change since I started is the introduction of the IBF agreements, the first of them being in 2003 with shipping groups from Europe, Japan and Taiwan, among others. There are now around 10 000 ships covered by these agreements.”

Looked for opportunity to negotiate

“From the end of the 1990s we were looking for opportunities to negotiate with employers since a negotiated agreement is stronger than an agreement signed by ITF through coercive measures, such as a blockade or similar. The first IBF agreement was signed in 2003 in San Francisco.”

Are you still involved in negotiations?

“Yes, I am now involved as a senior advisor. Final negotiations on changes to the agreement were recently held in Berlin. The new agreement will run for four years and includes a salary increase of six percent during the first two years.

The original group of shipping companies that we sign agreements with has been growing all the time and has almost tripled since the first agreement in 2003. The agreement generally concerns cargo ships.”

As there are more and more ITF-approved agreements, checks on ships without an agreement is also increasing, explains Tomas Abrahamsson.

“Shipping companies without an agreement can expect to be checked by ITF inspectors around the world.”

Tomas Abrahamsson is also chairman of the ITF group that reviews all agreements signed for ships.

He says that the worst ships rarely come to Sweden and Finland these days, where it is still possible to carry out effective actions against poor conditions onboard.

Shipowners usually make sure they have signed an agreement before they sail in these waters.

How unusual is the FoC campaign?

“It is completely unique. There are no other global federations that campaign for agreements within an entire sector. Only the ITF has managed to make deals directly with employers. Even though the ITF did not succeed in the strategic issue of getting the shipowners to go back to flagging in the owner country, the tactical issue is definitely a success. Through increasing the number of agreements, we have improved conditions for hundreds of thousands of seafarers who work on flagged ships.”

Weren’t you also involved in introducing the Swedish TAP agreement in the 1990s?

“The situation was difficult for the Swedish-flagged merchant fleet at the end of the 1990s. We looked at other countries and realized that we had to make a new type of agreement to cope with the international competition. It really saved the Swedish-flagged merchant fleet. Without the TAP agreement for temporary personnel, there probably wouldn’t be a single freighter ship left with a Swedish flag.”

Do you think the ITF campaign will celebrate its centenary in 25 years?

“The campaign will almost certainly continue, but probably in a different form. In the future, I think it will include contact with charterers and cargo owners to put across the importance of decent conditions for seafarers.”

This is a translation of the article
on page 30-31.

	→			FISK-FLIK OCH TOPP				BJÄSSE STRÅ IDISSLA-DE			↓		↓	KRIGS-THRILLER ÅGA		↓	VIKTORIAN I VALS ÄND-LÖSA ÄNDEN	FÖRST I BIBLIO- GRAFIN	
		SUCCE-SIVT																	
		FÖR-BÄTT-RING																	
		POSITIO-NER													BANK BLOD- STOCK- NING				
		KRYPTO-GAM																	
		PROV PÅ FÖR-MÅGA	→															FIRAS 20 JANU- ARI	
		→																	
		VÄDER-STRECK OCH PARTI	▼						INTER-VJU-ADE										
		→																	
		GRÅ-MILDA KAOLI-NET							↓	OCH OXUDDÉ 106-23					SARG BETALA- DES AV				
	→													VÅRDA KÄNSLO- SVALL					
	LAG-RINGS-MEDIUM								HAR ÄVEN VÄGEN STEKEN								PÅ ÅK I TUNIS TILL- TALÅDE		
	MISS-LJUD																	REGN-BYAR-NA	
	FRITE-RADE BAK-VERKET																		
	LJUD-KABEL																		
	SÖKER NOG UPPFIN-NAREN																		
	UT-LÖPARE																		
	↓																		
	MEST BARA																		
	KAN STOP-PANDE SÄTTA																		
	LAGG-KÄRL-EN																		
	SLÄPPS FRÅN OKET																		
	→																		
	RÖKA AL I YSTAD																		
	GÖR KÄNSKE MEST ALERT?																		
	→																		
	TÄ-TATÄTT-MÖTET																		
	→																		
	HALVA KEDJAN																		
	IN- GÅNGAR ANTIK STAD																		
	→																		
	UNION IHOP																		
	SIDO-SYSSLA																		
	→																		
	IN- GÅNGAR ANTIK STAD																		
	→																		
	BE- STRAFFA OLAG- LIGT																		
	TON FRÅN- DE LÖS- NING																		
	→																		
	SAMLA																		
	→																		
	FRÅN- DE LÖS- NING																		
	→																		
	PALM-FRUKTER TERA- GRAM																		
	→																		
	VÄRMER UPP I FLERA PLAN																		
	→																		
	OPPEL-MODELL																		
	→																		
	MÖBEL-MATE- RIAL																		
	→																		

KONSTRUKTION OXUDDÉ MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Decemberkrysset". Det går också bra att maila in hela din lösning till sjobefalen@sjobefal.se
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 5/12 2023. Vinnarna belönas med en trisslott vardera.
Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

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



TEGEFJÄLL

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

Vecka	Pris
1–16	6 500 kr*
17–53	4 500 kr*

*inklusive städning

IDRE

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

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



Lägenheterna i Spanien går inte att boka

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



Sjöbefälsföreningen
– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Ombudsmän i Stockholm

Karl Huss – 08-518 356 10
Nils Brandberg – 08-518 356 02

Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
08-518 356 35

Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55
Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97
Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen
Besöksadress
Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck
Telefon 08-518 356 00
Expeditionstid 8.00–16.00
lunchstängt 11.30–12.30
E-post sbf@sjobefal.se
www.sjobefalsforeningen.se
Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg
Telefon 031-12 80 50

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg
Telefon 08-518 356 66

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Vakant

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Daniel Almgren

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

DESTINATION GOTLAND

Reine Petterson, tel 0702-22 83 77

e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Niklas Öhrn (kontaktperson)

tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Stefan Boye

tel 0705 23 45 29 e-post klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg

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

EUROVIK SHIPPING

Per Ringbom (kontaktperson)

tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund

e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist

e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

Krikor Wartanian

e-post auroraklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Kenneth Toresson

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Björn Helmér (kontaktperson)

tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

Conny Smedkvist (kontaktperson)

tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@partlulea.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)

tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

OSM CREW MANAGEMENT

Christopher Nislander

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

RESSEL

Niclas Jornèe

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

Victor Söderlund (kontaktperson)

tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

SIRIUS SHIPPING

Jonas Levin

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)

tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

Jesper Svensson (kontaktperson)

tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

Fabian Carlander

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

STENA LINE

Mikael Johansson

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

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Stefan Boye

tel 0705 23 45 29 e-post klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se

STRÖMMA

Vakant

STYRSÖBOLAGET

Linda Öhrbom

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Patrik Holgersson

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

SVITZER SVERIGE

Vakant

TALLINK SILJA

Gretel Aronsson

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

TERNTANK

Vakant

TT-LINE

Ricky Söderberg

tel 073-730 54 66, e-post tlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Jens Forsman (kontaktperson)

tel 0708-61 05 85, e-post jensforsman@hotmail.com

VENTRAFIKEN

Michael Olsson

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

VIKING LINE

Oskar Fahlén

e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

Per Ishøy (kontaktperson)

tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Karljin Brouwer

e-post ordforande@lambdastudentforening.se

Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i rödguld ca 5,5 gram 12 600:-
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas
i silver 990:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,5 gram 7 998:-
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas
i silver 790:-

För vidare info och beställning se
www.thim.n.nu Jan-Åke Thim,
sjöingenjör.

Sjöingenjör- & sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med AB Sporrang erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:



Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 983:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 8 023:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptensringar till ett förmånligt pris. Ringarna finns i två olika varianter:



18 K rödguld à 14 310:-
inkl porto.
18 K rödguld/vitguld
à 15750:- inkl porto.

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabriktionsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL KORSORDET I SJÖBEFÅLEN NR 6/2023

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Karl Gauffin
Bunkeflostrand

Anders Wikström
Uddevall

Lars Björntorp
Torshälla

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

	↓	L	FLATS- BUNDNA DYROR RIKTEN	CIRKEL- FORM	ACKJA I NORR	SKEPP I OK- NEN	RÄTT- RE- GELN	L	LUTT- RAD DJAMNA	W
	FRIN FIKAT EFTER	M	O	R	O	T	S	K	A	K
	NOR NINGAR NA	B	A	K	O	M	H	L	L	A
	BLAD- NINGAR NA	S	A	M	K	V	Ä	M	E	N
	FRÅGA PLAT- TERT- VÄRTER	K	L	A	R	A	D	E	T	O
	AR- RANGS RAR FÖR GUSP	L	I	A	N	E	R	L	V	I
	LEDI TER- SÄNDEM BRANG	N	S	T	I	G	H	A	G	E
	GENE MÄRN FÖR DEN ÅSKAN	Ö	R	K	E	S	T	R	E	R
	DUN- KEL	U	N	N	D	Ö	R	A	R	A
	GENOR RÖK UR KÖK	M	A	M	O	D	E	O	R	A
	FREN- DESS PÖSTIV- SVAR	A	R	B	E	T	S	M	I	J
	CERE- MÄNN VALDRA VÄTTNE	L	J	Ö	S	O	M	B	L	I
	SOM FYRA ESKOMA	A	L	M	K	A	V	L	A	R
	MEYER- DAHL- BÄL- GIRIGENT	B	Y	S	K	O	L	A	K	O
	SJUN- GÄNN DE	K	O	N	T	I	K	I		
	CALVA- DOS- STAD GOUA	B	R	A	M	C	A	E	N	T
	FLUGG OCH ÖRT- LÄND	K	I	L	R	A	M	C	A	E
	SAAM- MAN- FORA	I	N	T	E	R	V	J	U	A
	LEVER PÅ ANORA PÅSTA	E	N	A	V	E	G	E	T	E
	MES- MAJAN PÄV- PRVDIG	E	T	A	S	T	O	S	A	N
	RIK OVNER RIZI	R	I	N	G	A	R	U	T	V
	NUTTA TORN BRYTA	R	I	N	G	A	R	U	T	V
	VAFFEN FRANK RIKE	N	O	S	A	E	M	I	R	E
	RIKE	K	A	N	E	L	E	N	S	O
	RIKE	L	E	N	S	O	L	T	U	S
	RIKE	L	E	N	S	O	L	T	U	S

Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

”Det var mitt i juli och vi hade följt med några vänner ut på havet. Plötsligt hände något, det kom vågor från två håll och vi slog runt. Jag sögs in i segelbåten och blev fast i en luftficka. Det var kallt och mörkt, runt mig flöt skor, väskor och alla våra grejer. Otroligt nog höll jag telefonen hårt i handen och kunde larma 112. De sa till mig att vara stilla, det var farligt att röra sig. Jag trodde att jag skulle dö. Och det kändes som en evighet innan en sjöräddare dök ner. Han såg att jag satt fast i en lina, skar loss mig och hjälpte mig ut. Alla berömde mitt lugn, men det var som en mardröm. Jag hade aldrig kunnat ta mig ut själv.”



Wilma Karlsson 16 år, Örnsköldsvik

Vill du hjälpa oss att rädda liv till sjöss? Sjöräddningssällskapet är en ideell organisation som är beroende av gåvor, donationer och testamenten för vår verksamhet. Om du ger en gåva eller tänker på oss i ditt testamente bidrar du direkt till att våra frivilliga sjöräddare kan fortsätta rädda liv i framtiden. Läs mer på sjoraddning.se/testamente eller ring 031-761 62 00.

HJÄLP OSS RÄDDA LIV I FRAMTIDEN OCKSÅ. TESTAMENTERA EN GÅVA.