

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 JANUARI 2024 ÄRGÅNG 13

REPORTAGET

DEN CYKLANDE KAPTENEN

KLAS UTBULT HAR EN EGEN TRÄNINGSCYKEL PÅ OLJAREN

TEMA

FACKKLUBBEN

STÄRKER DET FACKLIGA SAMARBETET • "KUNSKAPEN FINNS INOM VÅRA OLIKA SKRÅN" • 3 KLUBBORDFÖRANDE SVARAR

NYHETER

Utredning föreslår åtgärder
för att stärka svensk flagg

INTERVJUN NILS BRANDBERG

Sjöbefälsföreningens
nya ombudsman

KULTUR/HISTORIA

Maritim folktro

Nytt år, nya möjligheter

JANUARI

Nytt år, nya möjligheter är förvisso en sliten fras, men inte desto mindre sann. I början av januari fick vi äntligen ta del av utredningen om tonnage- och stämpelskatten som regeringen tillsatte förra sommaren. Och till vår glädje föreslår utredaren Rikard Engström att stämpelskatten ska avskaffas och att tonnageskatten ska förbättras på en rad punkter. Det här är frågor som vi har jobbat med i många år i vårt samarbete Blå tillväxt tillsammans med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart. För en oinsatt kan det låta invecklat och obegripligt med alla olika regler i tonnageskattesystemet, men i slutändan handlar det om att svenska rederier ska ha samma konkurrensvillkor som sina europeiska motsvarigheter så att vi kan få så många svenskflaggade fartyg som möjligt. För är det något vi vet så är det att ni som är våra medlemmar värdesätter att det finns arbeten på svenskflaggade fartyg. Förutom att det ger en möjlighet för oss i facket att skriva bra kollektivavtal med allt från semester till arbetsskadeförsäkring så innebär det också att man är inne i det svenska trygghetssystemet med föräldraförsäkring, pension, sjukförsäkring, och så vidare.

Det räcker dock inte med att få in fler svenskflaggade fartyg, det behövs sjömän som bemannar dem också.

Ett problem jag identifierat, säkerligen tillsammans med många andra, är att juniorbefäl vanligtvis erbjuds anställningar inom färjetrafiken eller annan närfart. I utesjöfarten är det inte sällan högre behörighetsgrader som efterfrågas. Tidigare, det vill säga på min tid, var det i stället tvärtom. Först skulle man som junior ut och segla saltvatten och sedan, med lite erfarenhet som befäl i utesjöfarten, kunde man, om man nu så ville, vända sina blickar hemåt mot närfarten och färjetrafiken. Nu har detta vänts 180 grader vilket gör mig lite bekymrad. Alla måste börja någonstans och ska vi få kompetenta svenska sjöbefäl måste vi ha rederier som vågar satsa på nyxade befäl. Det finns dock svenska rederier inom utesjöfarten som utlovat att anställa juniorstyrmän och vi hoppas på en sådan utveckling.

Vi är naturligtvis väl medvetna om det fruktansvärda lidande kriget i Ukraina förorsakar men det har samtidigt i sitt kölvatten fört med sig en ökad förståelse i samhället för vikten av god försörjningsberedskap, och där är sjöfarten i högsta grad en viktig pusselbit. Under



LENNART JONSSON

Folk och försvars rikskonferens diskuterades sjöfarten och både Svensk sjöfart och marinchefen Ewa Skoog Haslum var där och lyfte hur viktigt det är för vårt land att vi har en stark svensk handelsflotta och god sjöfartskompetens, i synnerhet under påtagliga ofredstider i vår absoluta närhet.

När jag skriver dessa rader är vi dagar ifrån att arrangera årets första Nordiska fartygsbefälkongress i Göteborg. Det är ett samarbete mellan alla nautiska fackföreningar i Norden och syftar till att utbyta erfarenheter och lära av varandra. Dessutom är alla nordiska sjöfartsdirektörer inbjudna så att vi får en möjlighet att diskutera sjöfart direkt med de som till viss del är med och beslutar om sjöfart i respektive land.

Jag vill också slå ett slag för vårt kongressval som pågår just nu. Valet handlar om att välja ombud till vår kongress som kommer att hållas i mitten av juni i Helsingborg. Förutom att det är en trevlig tillställning där vi får möjlighet att träffa våra förtroendevalda så är det faktiskt också vårt högsta beslutande organ, med andra ord vårt viktigaste möte. De som blir valda till kongressombud är de som har rösträtt på kongressen tillsammans med styrelsen och därmed bestämmer allt från vilka frågor vi ska arbeta med de kommande fyra åren, till hur vår budget ska se ut och vilka som ska sitta i styrelsen. Så om du är aktiv eller interaktiv medlem och inte har hunnit rösta än så logga in på vår hemsida och välj de som du tycker ska representera er medlemmar på kongressen innan den 15 februari då valet stänger.

Jag vill också slå ett slag för möjligheten att skriva motioner. En motion är ett förslag på något som föreningen ska jobba för under nästa kongressperiod och kan i stort sett handla om vad som helst som rör vår verksamhet. Vem som helst som är medlem kan skriva en motion och den kommer då att tas upp på kongressen och röstas om där. Om den beviljas så blir det något som styrelsen och vi på kansliet ska jobba för att förverkliga. Senast den 11 mars måste kansliet ha fått in motionen för att den ska tas upp på kongressen. Och känner du dig extra inspirerad kan du även nominera dig själv för ett förtroendeuppdrag. Sjöbefälsföreningen bygger på att vi har engagerade medlemmar, både i de lokala klubbarna men också på central nivå. Så är du intresserad av att sitta i styrelsen, valberedningen eller bli revisor, dra iväg ett mail till valberedningen.

I början av februari har vi med Blå tillväxt planerat ett politiskt sjöfartstoppmöte dit vi bjudit riksdagsledamöter från berörda utskott. Förhoppningsvis blir det ett välbesökt möte där vi kan diskutera sjöfartens framtid och vad som krävs för att vi ska få en större svensk handelsflotta. För även om utredningen om tonnage- och stämpelskatten nu är i hamn så blir det inte verkligt av något av förslagen om inte politikerna tar den vidare.

Vi är bara precis i början av sjöfartsåret 2024 men jag hoppas att det ska innebära många nya möjligheter.

sjöbefälen Nr 1

04 Nyheter

Utredning föreslår åtgärder för att stärka svensk flagg
Nya lotsregler försämrar sjösäkerheten menar lotsar
Sjöbefälsföreningen har tecknat hängavtal med Donsörederi
Minimal arbetsbrist på *Cinderella*

10 Fackligt

Fackliga rättigheter i fara

12 Reportaget: Den cyklande kaptenen

Klas Utbult har en egen träningscykel på *Oljaren*

16 Intervjun: Nils Brandberg

Sjöbefälsföreningens nya ombudsman brinner för att skriva avtal

20 Tema: Fackklubben

Klubborna stärker det fackliga samarbetet
"Kunskapen finns inom våra olika skrän"
"Vi har ett bra samarbete med rederiet"
3 klubbordförande svarar

28 Kultur/historia: Maritim folktro

Skrock och skrönor

30 In English: Trade union

"Our different union sections have the know-how"

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 13 Utgivningsdag 2 februari 2024

Ansvarig utgivare Lennart Jonsson

Redaktör och ställföreträdande ansvarig utgivare
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

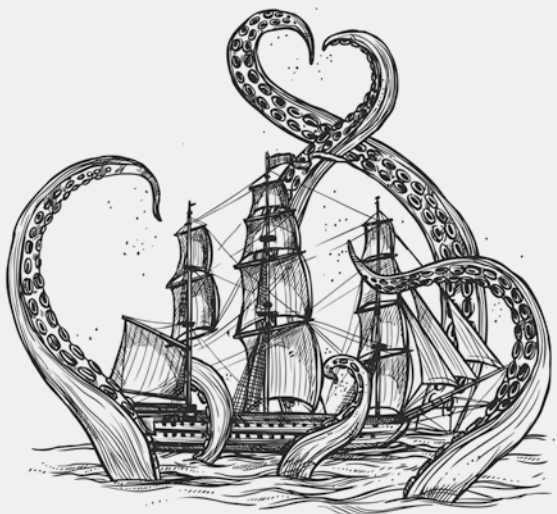
Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2024

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

Framsidesbild Klas Utbult är befälhavare på *Oljaren*.
Foto Peter Olofsson

TS-kontrollerad upplaga 5 900 ex

MEMLEM AV  SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER ISÄMVERKAN



Utredning föreslår åtgärder för att stärka svensk flagg



Avskaffa stämpelskatten och utveckla tonnageskatten. Det var slutsatserna i utredningen om tonnage- och stämpelskatten som blev offentlig i mitten av januari.

– Stämpelskatten var ganska enkel. Den finns i princip inte i vår omvärld, den genererar inga skatteintäkter att tala om och har en direkt negativ påverkan på svensk flagg. Det tror jag inte gynnar varken AB Sverige eller beredskapsfrågorna så den föreslår jag att ta bort, säger Rikard Engström som lett utredningen. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JANUARI 2024

Det var i somras som regeringen tillsatte en utredning som skulle se över tonnage- och stämpelskatten samt föreslå hur eventuella förändringar ska finansieras. Utredningen föreslår, förutom att avskaffa stämpelskatten, ett antal förändringar i tonnageskatten. Stämpelskatten är en skatt som rederiet betalar på fartygets lån när de flaggar in. Tonnageskatten är ett system där rederierna schablonbeskattas på tonnaget istället för vanlig bolagsskatt.

– Tonnageskatten är mer komplex och den råder vi heller inte över själva utan den måste till EU för godkännande. Bara för att en åtgärd finns i ett annat land så är det inte säkert att den godkänns för oss, utan de tittar på hela paketet. Min

ambition har varit att föreslå saker som är rimliga, stärker konkurrenskraften och som jag tror är sannolikt att man kan få godkänt på utifrån EU:s regelverk, säger Rikard Engström.

I grunden har han fokuserat på tre olika områden. Det första är att göra tonnageskatten mer inkluderande genom att bland annat öppna upp för specialsjöfart och göra det möjligt att ha mer trafik längs Sveriges kust. Det andra är att göra det mer attraktivt när man väl är inne i systemet genom till exempel mer generösa regler gällande bareboat och att nettodräktigheten inte behöver ha ökat under perioden. Det tredje handlar om själva ramverket där spärrtiden har förtydligats och Skatteverket föreslås få en möjlighet att säga nej till en ansökan om

den strider mot syftet med tonnageskattesystemet.

– Detta är inte allt man kan göra, utan det finns andra saker också. Men det är dessa jag bedömt rimliga att föreslå för regeringen. Sedan blir den stora frågan, om regeringen går vidare med förslagen, kommer branschen att leva upp till det de har sagt och börja flagga in? Annars är jag rädd att det blir lite som att ropa vargen kommer. Risken finns att politiken tappar förtroendet för branschen om man inte agerar som man indikerat, säger han.

Minskade anslag till Sjöfartsverket

I utredningsuppdraget ingick även att föreslå en finansieringslösning. Utredningen föreslår att åtgärderna ska finansieras genom minskade anslag till Sjöfartsverket, som då sannolikt måste höja farledsavgifterna. Även en viss anslagsjustering för Trafikverket kan bli aktuell, som kompletterande finansieringskälla.

– Bakgrunden är att jag inte får skriva



Rikard Engström

på skattenivåerna, det är bara på statens utgiftssida jag får föreslå finansiering. Jag har hållit mig till anslag som gäller transportområdet och jag ville

ha någon form av user-pay. User-pay innebär att jag inte ville ta pengar från ett annat trafikslag, det är nämligen riskabelt att göra så, då måste sjöfarten vara beredda att betala när något annat transportslag behöver finansieras. Jag ville heller inte röra sjöfartsstödet då det skulle riskera utflaggningar. Han fortsätter:

– Förslaget om minskade anslag till Sjöfartsverket var inte i syfte att de ska dra ner på servicen utan att de ska höja farledsavgifterna. 80 procent av farledsavgifterna betalas av utländska rederier, vilket innebär att de skulle ta största delen av notan. Farledsavgifterna är dessutom miljödifferenterade, vilket blir något starkare om man höjer avgifterna. Det kan framstå som kontroversiellt, men det hade det blivit vad jag än föreslagit. Ingen vill betala.

Rikard Engström menar dock att det rör sig om väldigt små summor. Totalt räknar han med att förändringarna i tonnageskatten kommer att kosta runt 40 miljoner per år och att avskaffandet av stämpelskatten kostar runt 11 miljoner per år.

– Det är småpengar. Det här gynnar sjöfarten och är en bra affär för AB Sverige.

”Ministern var positiv”

I mitten av januari redovisade han utredningen för infrastrukturminister Andreas Carlson.

– Ministern var positiv. Jag förstod att det var kul för honom då detta var den första utredningen han tillsatte som han fick i handen. Det märks att det finns en genuin vilja att göra något åt svenskflaggingen, konkurrenskraften och försörjningsberedskapen.

Nu återstår att se vad regeringen gör med utredningen och hur lång tid det tar att få åtgärderna på plats.

– Man får vara medveten om att det tar tid. Stämpelskatten kanske går fortare, det skulle, gissar jag, kanske kunna gå på ett år. Men tonnageskatten ska godkännas på EU-nivå. Man behöver skriva och remissa förordningstexter och sedan är det också själva notifieringsprocessen i EU som, om det går fort, kanske kan ta ett knappt halvår men det kan också ta mycket längre tid. Det är inte i mina händer längre, vad regeringen väljer att göra med den. Men jag hoppas såklart att de går vidare med den, säger han.

SC

Sjöbefälsföreningen välkomnar förslagen

– Det är välkomna åtgärder som den här utredningen presenterar. Vi har länge drivit dessa frågor i samarbetet Blå Tillväxt med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart och nu har vi äntligen fått ett resultat. Att stämpelskatten föreslås avskaffas helt är väldigt glädjande. Vi behöver undanröja alla hinder vi kan för att få fler fartyg att flagga svenskt och stämpelskatten är ett av dessa, säger Lennart Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen. Han fortsätter:

– Det var också många bra förslag gällande en utveckling av tonnageskatten för att möjliggöra att fler rederier kan omfattas av den. Vår största prioritering är att den svenska flaggen ska bli mer attraktiv för att på så sätt skapa fler svenska arbetstillfällen för sjömän. Sen finns det utrymme för fler förbättringar i vissa av åtgärderna. Men det viktigaste nu är att förslagen i utredningen faktiskt blir verklighet så fort som möjligt!



Lennart Jonsson



Vi söker befälhavare till sommarsäsongen 2024

Hos oss kan du arbeta till sjöss men sova hemma.

- Fartygsbefälsbehörighet lägst klass VI
- CCM-behörighet
- Radiocertifikat lägst SRC
- Utbildning i grundläggande säkerhet, Basic Safety

Läs mer och sök tjänsten på:
stysobolaget.se/arbete-hos-oss/lediga-jobb

Sista ansökningsdag: 10 mars 2024, urval sker löpande så skicka in ansökan snarast möjligt.



Nya lotsregler försämrar sjösäkerheten menar lotsar

Den 1 december infördes nya, riskbaserade bestämmelser för lotsning i Sverige. Enligt Transportstyrelsen handlar det om en modernisering av regelverket, men Lotsförbundet är kritiska till förändringen som de menar kommer att försämra sjösäkerheten. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM JANUARI 2024

Enligt de nya föreskrifterna om lotsning (TSFS 2022:94) är alla fartyg över 70 meters längd och 20 meters bredd lotspliktiga. Det är en skärpning jämfört med tidigare bestämmelser som hade ett längdspann för lotsplikt på mellan 70 och 110 meter beroende på farled. En annan åtstramning är att den som har lotsdispens men inte trafikerat den aktuella farleden under en viss tid måste gå med lots en resa innan man tillåts att åter köra leden på egen hand.

I andra avseenden har reglerna lättats upp. Bland annat kan kem- och tankfartyg numera beviljas dispens och även större fartyg kan tillåtas att gå utan lots. De nya reglerna öppnar också upp för att rederier själva både ska kunna internutbilda sina befäl och genomföra provning för lotsdispens, efter tillstånd från Transportstyrelsen. Resultatet från provningen skickas därefter till Transportstyrelsen för godkännande.

– I vissa avseenden innebär föreskrifterna lättnader medan vi ställer högre krav i andra, säger Johan Skogwik, sektionschef på Transportstyrelsen. Det går inte att säga hur det här påverkar säkerheten, det är ett givande och ett tagande.

Lotsförbundet kritiska

Lotsförbundet har länge varit kritiska till de nya föreskrifterna och menar att det nya regelverket kommer ha negativ effekt på sjösäkerheten.

– Vi tror att det kommer leda till att fler större fartyg går utan lots, men utan att de höjt sin kompetensnivå, säger Patrik Wikand, Lotsförbundets ordförande. Man pratar om riskbaserade föreskrifter,

men vi menar att de är riskökande.

Försämrar sjösäkerheten

Sveriges cirka 900 farleder är indelade i tio lotsområden från norr till söder och det genomförs cirka 30 000 lotsningar årligen. Rolf Svanström arbetar som lots i Stockholms lotsområde. Även han menar att det nya regelverket försämrar sjösäkerheten.

– Det finns en övertro på både teknisk utveckling och personalen som hanterar den. Vi lotsar ser dagligen verkligheten på fartygen och menar att regleringen är för tidigt gjord. Att ta lots är att köpa sig en försäkring och en kompetens för att klara en uppgift, men med de nya reglerna kommer troligen färre fartyg att ta lots. Frågan är om samhället är villigt att ta den risk som det innebär.

Rolf Svanström menar att regeländringen också kommer att påverka lotsarnas arbetsmiljö.

– Det blir en form av osäkerhet att inte veta vem man möter i farleden och vilken kompetens som finns på bryggan. Och det

är inte bara min åsikt, jag pratar för hela gruppen Stockholmslotsar.

Sedan de nya föreskrifterna infördes har Sjöfartsverket uppmärksammat Transportstyrelsen på två fall där befälhavare antingen missförstått eller tros ha missförstått föreskrifterna.

– Reglerna är ganska krångliga att tolka och mycket av bedömningen är upp till befälhavaren själv, säger Per Stenhammar lotsområdeschef på Sjöfartsverket. Vi ser problem med att man feltolkar av misstag eller tolkar välvilligt till egen favör. Det finns ett ekonomiskt incitament här också.

Pågår samtal med Transportstyrelsen

Patrik Wikand berättar att det pågår samtal mellan Lotsförbundet och Transportstyrelsen om vilka fartyg som ska beviljas lotsdispens.

– Det har varit ganska låst mellan oss under tiden som arbetet med de nya föreskrifterna pågått, men nu har vi i alla fall en positiv dialog. Det Transportstyrelsen kan göra för att upprätthålla säkerheten är att se till de risker som finns och inte ge dispens till alla som vill ha det.

Under december månad var antalet lotsbeställningar högre än samma månad året innan, 2 648 jämfört med 2 488, samtidigt som antalet fartygsanlöp sjönk. Det visar siffror från Sjöfartsverket. Inför att de nya reglerna skulle träda i kraft bedömdes också antalet lotsuppdrag inledningsvis bli fler för att sedan minska i antal. **LS**



Lotsförbundet tror att de nya reglerna kommer att leda till att fler går utan lots, utan att de har höjt sin kompetensnivå.

APROPÅ DE NYA LOTSREGLERNA:



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

Nu är hon borta!

Med din hjälp kommer hon åter!

Vårt kära fartyg, Norrtäljes stolthet måste renoveras till en kostnad av ca 12 miljoner kronor.

Allt för att hon ska kunna ligga kvar vid kaj som ett landmärke och symbol för Norrtälje i ytterligare 100 år. Renoveringen genomförs under hösten/vintern 2023/24.

I skrivande stund befinner hon sig i Stockholm och Beckholmen där de gamla bottenplåtarna ska bytas ut mot nya.

Vi har tacksamt fått hjälp i detta stora projekt av Norrtälje Kommun som bidragit med fyra miljoner kronor, Roslagens Sparbanks Stiftelser som vi nyligen fick ett bidrag på en miljon av. Tack Roslagens Sparbank för all generös finansiell hjälp att få detta projekt att flyta på och alla våra sponsorer (se nedan) som tycker att båtens närvaro är viktig för staden.

Vi är också oerhört glada för alla de spontana små och stora bidrag som vi hittills fått till oss från såväl privatpersoner som kommunens näringsliv och inte minst för allt utrymme som Norrtälje Tidning hjälpt oss med.

MEN som du säkert redan räknat ut så fattas det fortfarande en del i finansieringen.

Nu vänder vi oss till dig med förhoppning om att även du kliver med ombord.

Inget bidrag är för litet och inget bidrag är för stort!

Du kan välja att swisha eller använda bankgiro, gör det som är lättast.



123-548 12 39

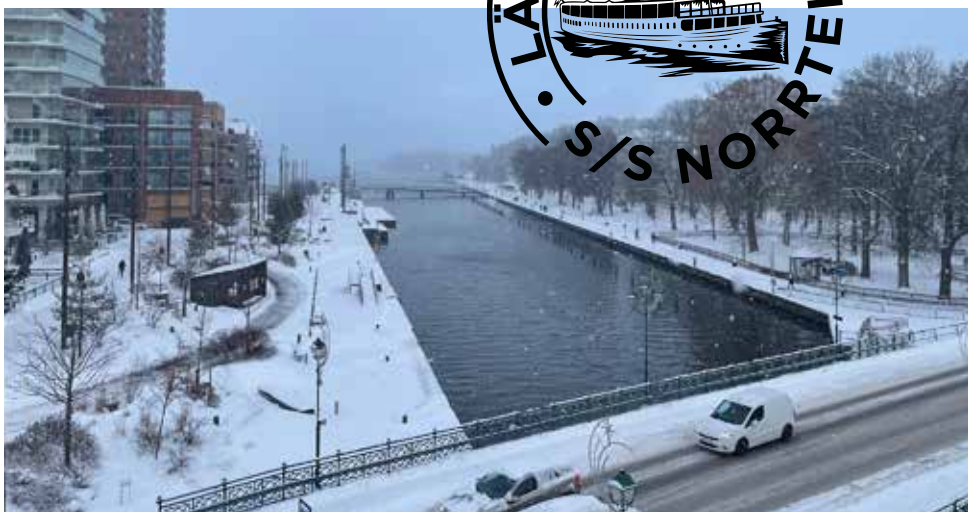
Swisha här!

**Eller sätt in på
BG 5229-2968**



Stort tack för ditt bidrag

hälsar den ideellt arbetande
Stiftelsen och Vänföreningen



Sponsorer Kategori Styrman

Ocab, Roslagens Sparbank, ICA Supermarket Norrköp, ICA Supermarket Kryddan, ICA Kvantum Flygfyrén, Kopparhus, Norrtälje Energi, Mäklarhuset, Tillvext, Index Residence

Sponsorer Kategori Gastar & Matrosar

Fagerstöm företagen, Försäkringsmäklare B. Lönning, Söderlinds Vedspisar, HLE Fastigheter, Länsförsäkringar, Star Center, Eckerölinjen, Rosättra Båtvärv, DKLBC, Edsbergs Möbler, Elkonult H. Norberg, Campus Roslagen, Knuttes Rör, Tebex, Roslagens Styrinstallationer

Studiestipendiet måste sänkas

Sjöbefälsföreningens styrelse har varit tvungna att fatta det tråkiga beslutet att minska studiestipendiet för föreningens stude-
randemedlemmar. Detta beror på att Sjöbefälsföreningens
Stödfond endast får dela ut avkastningen, som tyvärr sjunkit de
senaste åren. Stipendiet kommer att sänkas från 200 kronor till
100 kronor per praktikdag. Detta innebär att varje studerande-
medlem maximalt kan få 15 000 kronor istället för 30 000.

– Det känns jättetråkigt att behöva gå ut med det här be-
slutet och jag vet att varje krona räknas när man är student.
Men vi kan inte dela ut mer än själva avkastningen. Våra
regler är väldigt tydliga, vi får inte ta av grundkapitalet. Det
beror på att pengarna ska räcka i många år framöver för att
kunna bidra till stipendier till studenter även i framtiden,
säger Lennart Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen.

Det nya beslutet träder i kraft den 1 april 2024. Praktik-
perioder som påbörjas innan dess kommer att få den högre
summan under hela praktikperioden.

Sjöbefälsföreningen har tecknat hängavtal med Donsörederier

Sjöbefälsföreningen har tecknat hängavtal med Donsörederi-
erna som lämnade Sjöfartens arbetsgivareorganisation, Sarf,
vid årsskiftet. Hängavtalen började gälla den 1 januari 2024.

– Vi är å våra medlemmars vägnar tillfreds med att vi har
kommit i mål med detta och kunnat teckna hängavtal med
de Donsörederier som har valt att lämna Sarf, säger Lennart
Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen.

Det var i somras som rederierna Furetank, Northern Offshore
Services, N-O-S Skagerack, OljOla Shipping, Donsötank, Älv-
tank, Sirius Crew och Veritas Management kom med beskedet
att de lämnar arbetsgivareorganisationen Sarf vid årsskiftet.
Under hösten har förhandlingar pågått för att hitta en lösning.
Vilket har gjorts genom att hängavtal har tecknats.

– Vårt mål med detta arbete har hela tiden varit att hitta en
lösning så att rederiernas utträde ur Sarf inte påverkar våra
medlemmar, utan att de tryggt kan jobba vidare med bibehållna
arbetsvillkor. Och detta har vi lyckats med nu.

Minimal arbetsbrist på Cinderella

Förhandlingarna för de befäl, ombord på *Viking Cinderella*,
som har valt att inte följa med till finsk flagg, är nu avslutade.

– Det gäller det fåtal befäl som har valt att inte följa med i
övergången till finsk flagg och då blir det formellt en arbets-
brist, säger Sjöbefälsföreningens förbundsjurist Sandra Stens.

Det var i slutet av oktober som Viking Line meddelade att
de kommer att flagga ut *Viking Cinderella* till finsk flagg i
mars 2024. Under hösten har Sjöbefälsföreningen suttit i för-
handlingar med rederiet om befälens framtid. De är nu av-
slutade och resultatet blev att alla befäl som vill får följa med
fartyget till finsk flagg eller, för indententurens del, fortsatt
arbete i Viking Rederi ombord på *M/S Birka Gotland*.

– Det är jättetråkigt att Viking Line valt att flagga ut *Cin-
drella*, vi hoppades in i det sista att rederiet skulle ta ett annat
beslut. Att samtliga befäl har haft möjlighet att fortsätta anställ-
ningarna under finsk flagg är en klen tröst i sammanhanget.



Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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



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

Hjälp oss rädda dig.

**Stöd oss och bli medlem
på sjoraddning.se**



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Fackliga rättigheter i fara

Nu kan fackliga rättigheter var i fara i Sverige. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde går igenom ett oacceptabelt förslag.

Glädje förbyts snabbt till sorg. Det var mycket glädjande när utredningen "Förstärkt skydd för demokratin och domstolarnas oberoende" (SOU 2023:12) lade förslag på handfasta förbättringar av skyddet för grundläggande och fackliga rättigheter i vår grundlag. Jag skrev om detta i mitt kåseri i augusti 2022. Förslaget innebär att endast en kvalificerad majoritet, minst 2/3-delar i riksdagen ska kunna ändra grundlagen, till exempel försämra de grundläggande fackliga rättigheterna. Bakgrunden till förstärkningen var insikten att inte heller Sverige är immunt mot att rättsstaten raseras som förekommit i bland annat Ungern och Polen.

Detta var gott och väl tills det nu lagts ett nytt förslag från utredningen om "Stärkt konstitutionell beredskap" SOU 2023:75. Där föreslås att det i vår grundlag regeringsformen ska tas in en regel som gör att regeringen själv ska bestämma när och hur ett undantagstillstånd i fredstid ska införas utan att riksdagen hörs dessförinnan. Detta innebär bland annat att den förstärkning av skyddet för de fackliga rättigheter som den tidigare utredningen innebar nu fullständigt ligger i spillror. Märkligt nog anser tydligen utredningen att vi är immuna mot det som förekommer i andra länder i Europa.

Detta har till och med kommittén som skrivit betänkandet konstaterat:

"... att regeringsformens bestämmelser om normgivningsmakten har principiell betydelse och att förändringar av dessa kan vara förenade med risker. Det kan till exempel inte uteslutas att särskilda lösningar för kriser, som ger regeringen större makt, kan komma att användas i fall som de inte är avsedda för."

Missbruk av undantagstillstånd

Det finns en mängd historiska erfarenheter av att missbruk av undantagstillstånd inneburit allvarliga konsekvenser för fackliga och andra grundläggande rättigheter.

Detta tas inte på allvar av utredningen. Fackliga organisationer har många gånger utsatts för allvarliga problem vid undantagstillstånd. Regeringar i olika länder har begränsat fackföreningarnas möjligheter att organisera och agera. Regeringar har infört restriktioner som hindrar fackföreningar från att samla medlemmar, strejka eller förhandla med arbetsgivare och har utsatts för hot och våld. Restriktioner har ofta införts som påverkar fackföreningarnas ekonomi och finansiering.

Svårt att backa från inskränkningar

Tydliga exempel där regimer har använt undantagstillstånd för att fångsla medlemmar och ledare är Tyskland på 30-talet, Chile 1973, apartheidregimen i Sydafrika, Egypten 2017 med flera. När man väl har infört inskränkningar på grund av ett akut läge så har det skadat synen på den demokratiska processen och varit svårt att backa från. Vi har i närhet genomlevt exceptionella tider under coronapandemin. Undantagstillstånd har införts. I vissa länder har detta utnyttjats för att begränsa rättigheter. I Ungern har man redan innan pandemin ändrat arbetsmarknadslagstiftningen, facket har förlorat sin rätt att förhandla med arbetsgivare och strejkrätten har begränsats. Under coronapandemin passade Victor Orbán på att införa ytterligare begränsningar. I år, 2024, arbetar den finska högerregeringen med regler som kommer försämra anställningstryggheten och begränsa grundläggande fackliga rättigheter.

Exemplen visar att det är oerhört viktigt att begränsa en regerings möjligheter att självständigt införa undantagsregler. Om en extrem högerregering själv får bestämma när och hur ett undantagstillstånd i fredstid ska införas utan att riksdagen hörs dessförinnan så utgör det uppenbart en fara för det fackliga arbetet. Det är av stor vikt att beslut om undantagstillstånd

fattas av riksdagen och inte av regeringen. Detta innebär att det i regeringsformen inte ska tas in en stående regel som automatiskt för framtiden ger en regering rätten att införa undantagstillstånd och begränsa till exempel de fackliga rättigheterna och andra mänskliga rättigheter vid kris i fredstid.

Riksdagen kan förbereda en lag

I stället skulle riksdagen kunna, som även utredningen föreslagit, alltid ha en förberedd lag som genom ett aktiveringsbeslut med ¾-dels kvalificerad majoritet snabbt ger möjlighet för regeringen att meddela regler om undantagstillstånd i specifika ämnen. Sådana regler måste dock alltid tidsbegränsas. När en regering har utnyttjat den givna normgivningskompetensen i en undantagssituation ska riksdagen inom några få dagar få en rapport och regeringens åtgärd ska kunna stoppas om riksdagen inte med ¾-dels majoritet godkänner regeringens åtgärder. Riksdagen skall alltså kunna trycka på stoppknappen och därmed återta makten.

I det fall riksdagen har ett förtroende för den sittande regeringens demokratiska värderingar kan riksdagen till och med i en tidsbegränsad lag för de närmaste sex månaderna ge regeringen möjlighet att på eget initiativ införa ett nödvändigt undantagstillstånd. Även ett sådant förfarande skulle innebära möjligheten att vidta snabba åtgärder och att riksdagen behåller sin makt.

Förslaget om att en regering själv ska få bestämma när och hur undantagstillstånd ska utlysas utan riksdagens hörande i förväg ska inte få genomföras. Konsekvenserna av förslaget kan bli katastrofala. Risken är att våra grundläggande rättigheter och vår rätt att organisera oss påverkas på ett förödande sätt. För att skydda vår demokrati måste riksdagen bibehålla sin makt att bestämma. **SG**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ
www.sjobefalsforeningen.se

Glöm inte att rösta i kongressvalet!

Just nu pågår Sjöbefälsföreningens kongressval där du som är aktiv eller interaktiv medlem kan rösta på vilka som ska bli kongressombud. Logga in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se för att rösta.

Den 15 februari 2024 stänger röstningen.



**-SEPÅFANI
VI HAR FÅTT
EN VALSEDELI!**

Du vet väl också att du kan nominera dig själv eller en kollega till att bli förtroendevald i Sjöbefälsföreningen. Det kan innebära att sitta i styrelsen eller i valberedningen eller att bli föreningens revisor. Läs mer om de olika rollerna på vår hemsida eller kontakta valberedningen på valberedningen@sjobefal.se

Det är också dags att skriva motioner till kongressen. En motion är något du vill att föreningen

ska göra de nästkommande fyra åren och på kongressen beslutas om din motion bifalles eller inte. Skriv din motion och maila till sbf@sjobefal.se senast den 11 mars 2024. På vår hemsida kan du läsa mer om hur du skriver en motion.

Den cyklande kaptenen

Trots alla timmar på sjön tränar befälhavaren Klas Utbult stora mängder regelbundet. Lösningen är hans träningscykel som alltid finns tillgänglig för honom på fartyget *Oljaren*, som ägs av OljOla shipping. Han lovar prisar sin arbetsgivare som har förstått värdet av att personalen får träna ombord. TEXT OCH FOTO PETER OLOFSSON OCH PRIVAT



Det är fortfarande mildt höstväder och vindstilla med solglimtar vid inloppet till Göteborgs hamn när Klas Utbult anländer med provianten för en vecka ombord. Det är bråttom. Han tar sig ändå tid att slänga några ord med ett befäl från ett annat rederi, en man som också ska gå på sitt pass.

Oljecisternerna vid brofästet till Älvsborgsbron med de enorma rören är anslutna för lastning. Klas Utbult följer säkerhetsbestämmelserna rigoröst: hjälm, flytväst och varningsväst på.

Den filippinska och polska besättningen hjälper till med lastningen. Vi kliver ut på bryggan direkt. Klas inspekterar sin bästa vän: träningsutrustningen som han använder när han kör *Oljaren*, ett 20 år gammalt fartyg på 1052 dödviktston. Han poängterar att han tränar vid övervakning, när det är lugnt.

– Jag skulle aldrig bli kapten när jag gick till sjöss som 16-åring. Stå på bryggan och inte göra något, tänkte jag. Den inställningen hade man i början, men så är det absolut inte, säger han.

Han spänner ut gummibandet och går sen över till vikterna. Klas Utbult river av ett effektivt 10-minuters pass, medan han berättar om sin mycket regelbundna träning: två pass per dag sommartid, ett pass om dagen vintertid.

– Man mår bättre och fungerar bättre som befäl om man tränar. Man känner sig klarare och orkar jobba längre.

Han uppmanar alla rederier att skaffa träningsrum till personalen, eller tillåta träning ombord om särskilda rum inte går att ordna.

– På *Oljaren* tränar vi där vi befinner oss för stunden. Men tyvärr är det långt ifrån alla båtar och rederier som har träningsmöjligheter idag. Många befäl skulle behöva träna mer, säger Klas Utbult som även har arbetat på större tankbåtar, rorofartyg och på styckegods för Skärhamnsrederiet.

Mer träning på lediga veckor

Klas Utbult går runt i svarta triåker och slänger ur sig några gliringar till besättningen, om de är sugna på ett pass. Den polske styrmannen som kontrollerar lastningen från bryggan är väldigt upptagen.

– Han är stressad nu, vi ska inte störa honom.

Båten går 24 timmar om dygnet alla

dagar i veckan. Klas Utbult arbetar en vecka, är ledig nästa. Lediga veckor blir det ännu mer träning, framför allt långa cykelturer. Till en början tränade Klas ingenting. Det var när ryggproblemen började i 30-års åldern som han förstod att träning kunde vara lösningen på den plågsamma smärtan.

– På bunkerbåtarna har vi ofta fem förhöjningar per dag, det blir många kopplingar. Slanghanteringen och arbetet med trossarna är väldigt slitsamt för kroppen. Och vi är inte så många ombord. Alla måste kunna allt, vara beredda att hugga i överallt. När man är färdig på backen går man direkt över till aktern. Det blir inte mycket vila, säger han och visar trossen och utrustningen för att samla upp eventuellt oljeläckage.

Innan han fyllde 30 jobbade han jämt. Det bidrog också till ryggproblemen.

– Nu är det mer reglerat, inget arbete får pågå i mer än tolv timmar. Jobbet sliter hårt på kroppen, särskilt om man inte är vältränad. Jag förstod tidigt att jag behövde träna för att klara yrket fram till pensionen.

Det blir mer stress om något är nytt, och det är det förvånansvärt ofta.

– När jag kör mina cykelpass blir allt bra igen, i både kroppen och huvudet. Man klarar mer än man tror när man tränar, alla moment på båten går lättare, säger Klas som cyklar från Öckerö till rederiet på Hisingen, och till Älvsborgsbron där *Oljaren* lägger till.

Hans lyxiga Wattbike har han hemma i huset numera. Den har fått plats på andra båtar, men på *Oljaren* finns inte det utrymmet. Den något enklare träningscykeln på *Oljaren* står i en gång.

– Det blir korta och effektiva pass ombord, 20 minuter hård cykling eller vikter på bryggan, säger han och kliver på cykeln.

Han säger att träning inte är en prioritet för alla på rederiet, men att de flesta motionerar regelbundet med cykel, vikter och gummiband. Klas tror att han är den mest vältränade i rederiet. När han är i land cyklar han långlopp. Nyligen klarade han Paris-Brest-Paris, 120 mil på 81 timmar. Då sov han bara i 7,5 timmar på drygt tre dygn.

Well at sea – rolig träningstävling

Hans rederi är ett av flera från Donsö som använder programmet Well at sea. Personalen kan även logga in genom Sea sport, där registreras all träning de genomfört. Klas Utbult visar stolt upp tabellerna.

Mycket riktigt, han ligger i topp. Klas kör simning, cykling, löpning och gym. Tider och mängd träning ger poäng. Han leder cyklingen.

– Det blir en kul tävling som får fler och fler att vilja träna, förklarar Klas Utbult som fyller 62 den fjärde februari.

Han gillar cyklingen för att det blir en resa.

– Man kommer ut och ser sig om, precis som till sjöss.

När vi några dagar senare träffas i hans hus på Öckerö piskar regnet från den gråmulna oktoberhimlen, vinden gör det svårt att öppna bildörren. På gården utanför huset står hans stora husbil parkerad. Husbilen är hans gemensamma intresse med frun som inte alls tränar på samma sätt.

– Hon kör elcykel, och det är ju bättre än inget.





– Jag förstod tidigt att jag behövde träna för att klara yrket fram till pensionen, säger Klas Utbult.

Fru Annethe Utbult vittnar om att Klas blir rastlös perioderna när han är hemma, om han inte har något att göra.

– Klas har varit på sjön så länge jag har känt honom. Han vill ut och köra båt, hantera vädret och allt annat på en båt. Jag har klarat de tre barnen själv när han har varit borta och ser fördelarna: vi har långtat efter varandra, säger hon.



Klas Utbult kör många intensiva cykelpass ombord.

Klas Utbult verkar tycka att frågan är överflödig.

– Sjömansfru är ju ett gammalt begrepp, klart att det går bra. Alla behöver vara själva också. Det blir vila för henne när jag är borta. Jag har varit hemifrån halva livet. Innan jag träffade min fru gjorde jag sexmånaders-pass på sjön. Jag har aldrig varit borta mer än sex veckor från Annethe. Det var för länge det.

Därför startade han eget 1995.

– Då lade vi till här nere i Öckeröhamnen. Jag kunde träffa familjen även under de 14 dagar långa jobbperioderna. Efter arbetspassen var jag hemma i 14 dagar.

Hans rederi hette Öckerö bunkerfrakt. Tillsammans med en vän och kompanjon drev han företaget från 1995 till 2020.

– Kontraktet upphörde och vi beslutade oss för att sälja båtarna.

Han fick bra betalt vid försäljningen.

Egentligen skulle Klas Utbult kunna leva glada dagar på playan i Spanien. Men det är inte hans stil. I köket hemma i huset har han normal arbetsdag: han svarar i telefon och instruerar slangdragningar till personalen på rederiet. Han kåkar bullar och dricker kaffe. Mellan samtalen svarar

han kort och koncist på frågorna: man får dra orden ur honom och man anar att han inte är en storsnackare. Men leendet är varmt, rösten kraftigt dialektal och bestämd.

Självvalt sjömansliv

Sjömanslivet är självvalt och inget som har gått i arv i släkten. Hans pappa var inköpare och hans mamma var hemmafru. Hon gillade inte Klas Utbults yrkesval.

– Hon tyckte jag skulle höra av mig varje dag, men jag ringde bara en gång i veckan. Det var tufft för morsan. Min syster flyttade ut och blev reseledare för Atlas samtidigt. Det var inte lätt då på den tiden när det inte fanns mobiler. Nu är det bättre kommunikation med land genom internet. Med Facetime kan jag ringa Annethe varje dag.

De två sönerna och dottern är utflugna. Ingen annan i familjen tränar lika mycket som Klas. Han pratar om alla skjutsningar av barnen till diverse idrotter. När den tiden var över bestämde han sig för att det var hans tur. Klas började tävla.

– Då hade jag kört dem till fotboll,

tennis, rugby och fan allt vad det var. Jag började med klassikern: Vätternrundan, Lidingöloppet, Vansbrosimningen, säger han och visar mig medaljrummet.

Man kunde tro att skörden av medaljer och diplom huserade i ett klubbhus, men allt är enkom hans. Klas Utbult har bäddat för framgångarna: han simmar en gång i veckan, cyklar två pass i veckan, plus cyklingen till jobbet. Gymmet besöker han en gång i veckan.

Klas är nästan aldrig skadad. Han har dock opererat en axel. Rehabträningen av axlar och rygg har han fortsatt med. Men öronen ringer och susar. Han har osynliga hörapparater i bägge öronen.

– Vi har det i släkten. Men allt jobb i maskin med pumpar och hydraulikmotorer har säkert påverkat. Det är en bullrig miljö.

Ingen på rederiets tre båtar dricker alkohol, i och med att det inte får förekomma ombord. Drogkontroller sker en gång i månaden.

– När jag började som 16-åring festade och drack vi när båten låg stilla på red- den. Kan du dricka kan du arbeta, sa de då när vi knorrade dagen efter. Inom tank idag finns inget som helst drickande. Vi styrs av kontrollorgan, annars får man inga kontrakt. Det är en policy som rederi- erna sätter upp själva. Torrlast och Roro har inte samma kontroller. Det var torrlast som krockade i Nordsjön nu när den lilla båten sjönk med besättningen. Vi vet inte orsaken ännu, men det vore tragiskt om alkohol fanns med, säger Klas all- varligt.

Cyklar hellre ombord

2021 cyklade han 211 mil på 6,5 dagar. 157 timmar blev sluttiden, inklusive sömn, från Treriksroset i nordligaste Sverige till Smygehuk i söder.

– Vissa perioder blev jag trött under Paris-Brest, mitt senaste långlopp på 120 mil. Men jag vilade ut innan, jag kom ner långt innan start. Man kan inte börja med att vara trött. Sedan ger jag mig alltid chans att vila efteråt.

Hemma i Sverige är han med i cykel- klubben Lygnens Venner. De har en drös medlemmar på Öckerö och Hönö som har proförbindelse. Det finns en fin slinga här på öarna som är 2,5 mil. X-velo heter den lokala klubben. Men Klas cyklar lika gärna ombord på sin testcykel. För han vill vara på sjön ofta.

– Vintern är inte kul för en långfärds- cyklist. Då cyklar jag hellre ombord, säger han. **PO**

Besättningen på *Oljaren* har blivit som en familj där alla hjälper till med allt.





Brinner för att skriva
genomtänkta avtal

Nils Brandberg är Sjöbefälsföreningens nya ombudsman sen i september förra året. Han kommer närmast från Trafikverket där han både kört vägfärja, varit klubbordförande och ordförande för Saco-S-föreningen. Han har också varit förtroendevald i Sjöbefälsföreningen.

– Det ger en kortare startsträcka, i och med att jag känner föreningen och föreningen känner mig, säger han. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JANUARI 2024

Berätta lite om dig själv?

– När jag var 15 år gick jag till min mor och sa att jag ville gå till sjöss året därpå. Hon sa 'nej, du ska gå ut gymnasiet med 3.0 i betyg', för då var jag bildningsbar och hade behörighet till högskolan. Det gjorde jag, och sen gjorde jag lumpen. Det blev naturligtvis flottan. Men jag glömde mucka och hamnade på Officershögskolan. I flottan ägnade jag mig mest åt sjömanskap och köra båt. Allt från ytstridsfartyg till fyra långresor med *HMS Carlskrona*. 2001 tog jag tjänstledigt och läste in en sjökaptan på Chalmers. Sen gick jag tillbaka och var fartygschef på utbildningsfartygen. I samband med försvarsbeslutet 2005 så valde jag att bli uppsagd på grund av arbetsbrist. Jag och några stycken läste då in sjöfart och logistik under ett år på Chalmers. Så för att vara en dyslektiker som inte gillade skolan har jag tre högskoleexamen.

Efter det drev jag ett eget företag med en kompis. Vi hyrde ut oss själva för projektledning, utbildning och bemanning. Jag hade bland annat uppdragsutbildningar på Chalmers. Sen började jag jobba på Wallenius, men precis innan jag skulle åka träffade jag min fru så det blev bara en törn, sen blev det vägfärja istället. Men jag har varit tjänstledig i två omgångar för att jobba på Star cruises och få ut mitt klass 2-brev.

Vad har du för facklig bakgrund?

– Jag har alltid varit medlem i facket. Jag började engagera mig när vägfärjan jag jobbade på skulle inrangeras i Trafikverket från den privata redaren. Då blev jag kontaktperson. Sen har det rullat på, jag blev förtroendevald på leden och sen tjtade Erling Borg [dåvarande klubbordförande i Trafikverket, reds. anm.] på mig

att gå med i den lokala klubbstyrelsen. Efter ett tag blev jag ordförande i klubben och då fick jag frågan om jag ville kandidera till ordförande i Saco-S föreningen för hela Trafikverket. Jag sa ja, och har både varit vice ordförande och ordförande där, vilket är ett heltidsjobb fackligt. Man är som en ombudsman men bara i ett rederi.

Hur skiljer sig ditt jobb som ombudsman i Sjöbefälsföreningen mot det du gjorde i Trafikverket?

– På Trafikverket jobbar man bara inom deras väggar, men å andra sidan för alla Saco-S-medlemmar. Så man hjälper inte bara Sjöbefälsföreningens medlemmar utan allt från ingenjörer till fysioterapeuter. Det är drygt 4 000 medlemmar. Som ombudsman i Sjöbefälsföreningen är det mycket bredare, det är många olika arbetsgivare och arbetsgivareorganisationer och också internationellt arbete.

Hur kommer det sig att du ville börja jobba för Sjöbefälsföreningen?

– Jag blev tillfrågad om jag ville börja jobba här. Det handlar om att utveckla sig och få göra nya saker. Här jobbar jag mot hela sjöfarten och inte bara mot en arbetsgivare.

Du har även haft förtroendeuppdrag i Sjöbefälsföreningen, till exempel som styrelsesuppleant och ordförande för valberedningen. Hur kan du ha nytta av det i ditt jobb som ombudsman?

– Det ger en kortare startsträcka, i och med att jag känner föreningen och föreningen känner mig. Sen har jag säklart mycket att lära mig. Småförbund är mer intima än ett stort förbund, som är mer som ett företag. Det är också något som tilltalar mig, att jobba på en liten arbets-

plats istället för Trafikverket med över 10 000 anställda.

Du har jobbat i några månader nu, hur känns det hittills?

– Det känns bra, det är jätteroligt. Det är mycket nytt naturligtvis, men alla är hjälpsamma när man kommer med frågor.

Vad kommer du kunna bidra med hos Sjöbefälsföreningen?

– Det är framförallt erfarenhet från den statliga sektorn, där vi får många fler medlemmar när isbrytarna kommer tillbaka till staten. Den statliga sektorn är väldigt annorlunda, det finns särslagstiftning och andra avtal. Samt att jag hoppas bidra till den positiva andan vi har på Sjöbefälsföreningen och till lagarbetet, för det är verkligen ett lagarbete på ett så litet ställe och det tycker jag om.

Brinner du för några särskilda frågor?

– Att skriva bra och genomtänkta avtal. Att man redan då försöker tänka på alla om och men och kanske. Det gör resten av arbetet lättare. Sen tror jag mycket på samverkan. Att försöka se arbetsgivaren som en medpart istället för motpart. I grunden vill vi samma sak, ha en bra verksamhet och nöjda medarbetare. Vi vill ha nöjda medarbetare med skäliga ersättningar och bra avtal. Och nöjda medarbetare presterar bättre och tjänar då mer pengar till arbetsgivaren. Vilket en del arbetsgivare har svårt att förstå tyvärr.

Vilka frågor kommer du att jobba med förutom de statliga?

– Jag har blivit utsedd till att representera Saco-S i en partsgemensam arbetsgrupp med Arbetsgivarverket och så har jag hand om Akademikeralliansen. Jag har också fått ansvar för skärgårdsrederierna på ostkusten, förutom Blidösnöbolaget. Jag är vald till vice president i IFSMA. Så mina huvudsakliga områden är än så länge det offentliga och skärgårds- trafikken.

Vad gör du på fritiden?

– Jag spenderar tid med min familj. Jag har också hus, sommarstuga, tre katter och två båtar. En Storbлека, vilket är en sju meter lång snipa och en segelbåt av BRIS-båtstyp som jag har byggt själv med inspiration från Sven Yrvind. **SC**



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

6-8 feb 17-19 apr
21-23 feb 23-25 apr
6-28 feb 15-17 maj
5-7 mar m.fl.
20-22 mar
2-4 apr



ADVANCED FIRE FIGHTING

22-23 feb
18-19 apr
13-14 jun



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

7 feb
6 mar
3 apr
29 maj
26 jun



SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

13 feb 6 maj
12 mar 20 maj
9 apr 3 jun
22 apr 17 jun



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

5 feb 19 mar 27 maj
13 feb 9 apr m.fl.
9 feb 16 apr
4 mar 7 maj
12 mar 14 maj



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

7-8 feb
6-7 mar
3-4 apr
29-30 maj
26-27 jun



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYD

På begäran



FAST RESCUE BOAT

14-15 feb 15-16 maj
13-14 mar 12-13 jun
10-11 apr 3-4 jul



CROWD & CRISIS MNG

19-20 feb 10-11 jun
18-19 mar 8-9 jul
15-16 apr
13-14 maj



PFSO

På begäran



PSO

På begäran



REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

CROWD & CRISIS MNG

12 feb
11 mar
8 apr
6 maj
3 jun
1 jul



TISDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

13 feb 7 maj
12 mar 14 maj
19 mar 4 jun
9 apr 11 jun
16 apr 7 jul



ONSDAG

BASIC SAFETY

13-14 feb 7-8 maj
12-13 mar 14-15 maj
19-20 mar 4-5 jun
9-10 apr 11-12 jun
16-17 apr 9-10 jul



TORSDAG

FAST RESCUE BOAT

17 jan 13 jun
15 feb 4 jul
14 mar
11 apr
15 maj



ADVANCED FIRE FIGHTING

14 feb 8 maj
13 mar 15 maj
20 mar 5 jun
10 apr 12 jun
17 apr 10 jul



FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

BASIC SAFETY

5-6 feb
19-20 feb
4-5 mar
27-28 maj
17-18 jun
24-25 jun



TISDAG

ONSDAG

MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

7-8 feb
6-7 mar
3-4 apr
29-30 maj
26-27 jun



TORSDAG

FREDAG

ADVANCED FIRE FIGHTING

6 feb
5 mar
28 maj
18 jun
25 jun



MEDICAL FIRST AID

7 feb
6 mar
3 apr
29 maj
26 jun



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



TEMA
FACKKLUBBEN



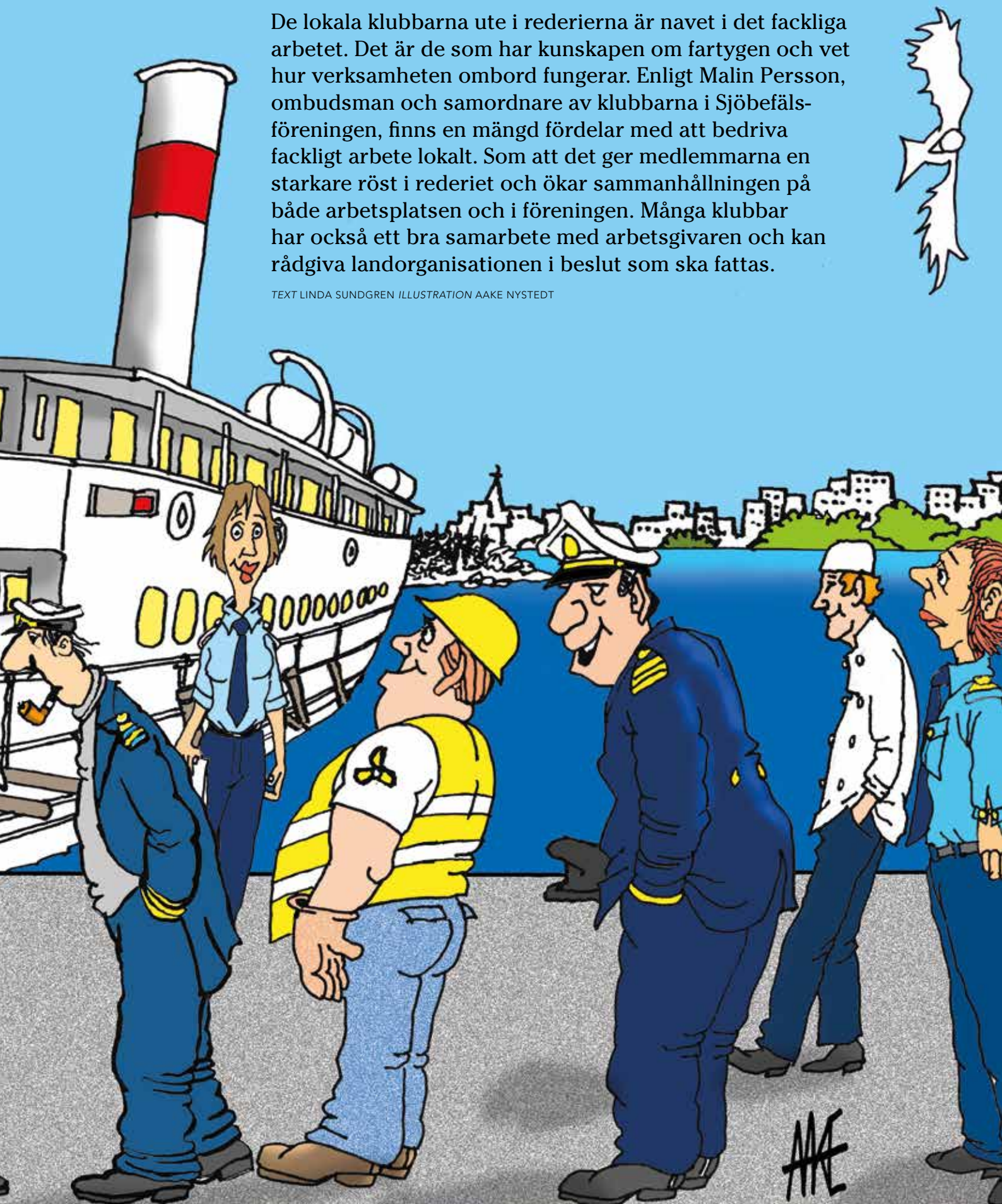
WAXHOLM 1

ÅRSMÖTE

ÅRSMÖTE

De lokala klubbarna ute i rederierna är navet i det fackliga arbetet. Det är de som har kunskapen om fartygen och vet hur verksamheten ombord fungerar. Enligt Malin Persson, ombudsman och samordnare av klubbarna i Sjöbefälsföreningen, finns en mängd fördelar med att bedriva fackligt arbete lokalt. Som att det ger medlemmarna en starkare röst i rederiet och ökar sammanhållningen på både arbetsplatsen och i föreningen. Många klubbar har också ett bra samarbete med arbetsgivaren och kan rådgiva landorganisationen i beslut som ska fattas.

TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Klubbarna stärker det fackliga samarbetet

De lokala klubbarna är kärnan i det fackliga arbetet inom Sjöbefälsföreningen. Det är de som är närmast föreningens medlemmar och kan verksamheten ombord på fartygen.

– För oss som jobbar centralt är klubbarna helt nödvändiga för att vi ska veta vad som händer ute i fartygen, säger Malin Persson, ombudsman i Sjöbefälsföreningen. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SOFI CEDERLÖF ILLUSTRATIONER AAKE NYSTEDT

STOCKHOLM NOVEMBER 2023

En lokal förening består av ett antal fackmedlemmar inom ett rederi som går samman för att kunna påverka arbetsvillkor och omhänderta sina och kollegornas intressen i relation till arbetsgivaren. Det kan handla om avtalstolkningar, arbetsmiljöfrågor, omorganiseringar eller ombyggnationer i något av rederiets fartyg. Genom klubbverksamheten stärks

också sammanhållningen bland fackets medlemmar och ger dem en starkare röst inom företaget. I dag finns det 17 lokala klubbar inom Sjöbefälsföreningen. Det finns också rederier som inte har någon klubb, men där det finns en kontaktperson som kan förmedla facklig information till medlemmarna i rederiet. Även Sjöfartshögskolorna i Göteborg och Kalmar har egna kontaktpersoner för att fånga upp nästa generations sjöbefäl.

Samordnar klubbarna

Sedan något år tillbaka är Malin Persson samordnare för klubbverksamheten i Sjöbefälsföreningen. Hon har själv arbetat i flera befälsbefattningar ombord, senast som supervisor inom café och städ på Forseas *Aurora*. Malin Persson ser många fördelar med att ha en förening i rederiet där man arbetar. Den främsta styrkan, säger hon, är den lokala förankringen och kunskapen om det egna rederiets fartyg och hur den dagliga driften fungerar.

– Det är de som arbetar ute i fartygen som kan arbetsplatserna bäst. De kan snappa upp sådant som händer lokalt och förmedla det vidare till oss som jobbar centralt. Om det inte finns en lokal klubb minskar möjligheten till inflytande. Då måste man vända sig till oss med sina frågor och vi har inte samma kunskap om arbetsplatsen som dem som arbetar ombord.

Ett exempel på en situation när de lokala klubbarna spelar en viktig roll är när arbetsgivaren vill göra en mer om-

Bilda klubb – steg för steg

1 Prata ihop dig med dina kollegor och se om ni är flera som är intresserade av att bilda en klubb. Normalt ska det ingå tre ordinarie ledamöter i en lokal klubbstyrelse, en från varje yrkeskategori.

2 Kontakta Sjöbefälsföreningens centrala kansli. De hjälper till med formalia som dagordning, stadgar och andra praktikaliteter.

3 Kalla medlemmarna i rederiet till ett möte. Under mötet krävs att minst hälften av medlemmarna godkänner bildandet av en lokal klubb.

fattande förändring. Det kan handla om omorganisationer, schemaändringar eller avdelningar som ska byggas om.

– För att kunna göra en analys av vilka konsekvenserna av en sådan förändring blir, måste det finnas folk lokalt som är med och tycker till. För oss som arbetar centralt är det jättesvårt att överblicka de effekter som en förändring kan medföra. Vissa saker kan vi förstås hjälpa till med, men vi har inte detaljkunskapen, säger Malin Persson.

Ett nära samarbete

Men de lokala klubbarna lämnas inte ensamma i sitt arbete, framhåller Malin Persson. Hon säger att Sjöbefälsföreningens centrala organisation finns där för att stödja och att det är ett nära samarbete mellan ombudsmännen och klubbarna. Utöver kansliet i Stockholm har föreningen ombudsmän på plats i Göteborg och Helsingborg som kan svara på frågor och bistå i ärenden.

– Vi har jättemycket kontakt med klubbarna. Ibland hör de av sig med frågor om något som arbetsgivaren beslutat och undrar om man faktiskt får göra så. Det händer att arbetsgivaren inte har koll på vad som är tillåtet och då kan vi hjälpa till att reda ut situationen, säger hon.

Malin Persson säger att såväl klubbarna som föreningen centralt är ett stöd för både de anställda och arbetsgivarna, och att det inte är ovanligt att de samarbetar i olika frågor.

Malin Persson är samordnare för klubbverksamheten i Sjöbefälsföreningen.



– Häromveckan var det en facklig representant och en personalchef som hörde av sig tillsammans och frågade vad som gällde i ett specifikt ärende. Ibland har vi arbetsgivare som själva hör av sig till oss med sina frågor. Vi försöker hjälpa till så mycket vi kan och vi tycker att det är bra när de vänder sig till oss. Då har vi en chans att ge råd innan de gör något som kan skapa problem.

Alltid med i vissa situationer

I vissa situationer är Sjöbefälsföreningens centrala företrädare nästan alltid med och stödjer klubbarna. Som vid mer komplicerade tvister, större omorganiseringar

eller när man är oense om hur avtal ska tolkas. Föreningen har också ett samordnande uppdrag och arrangerar utbildningar och kurser.

– En gång om året håller vi en facklig grundkurs där man får lära sig om relevant arbetslagstiftning som sjömanslagen, arbetsmiljö och förhandlingsteknik. Kursen innehåller oftast även ett block om pensioner som man kan ha nytta av när man får frågor från medlemmar. Varje år har vi också en klubbordförandekonferens som blir som en fortbildning där man utbyter erfarenheter mellan klubbarna, säger Malin Persson.

4 Om klubben bifalles ska klubbstadgar antas. Dessa ska utgå från Sjöbefälsföreningens normalstadgar för klubbar. Sedan väljer mötet vilka som ska sitta i styrelsen.

5 Klubbordförande skickar in de nya klubbstadgarna till Sjöbefälsföreningens kansli samt en lista på de som har blivit förtroendevalda, alltså de som valts in i klubbstyrelsen.

6 Sjöbefälsföreningens centrala styrelse tar upp klubbstadgarna på nästa styrelsemöte och godkänner bildandet av ny klubb. Kansliet rapporterar in de förtroendevalda till rederiet så att de omfattas av förtroendemannalagen.



Kan starta upp klubb om det saknas

I rederier som saknar en lokal klubb kan medlemmarna själva starta upp en sådan. Enligt Malin Persson sker det ofta i samband med någon större förändring som arbetsgivaren vill genomföra och där de anställda vill kunna vara med och påverka. Ibland händer det att klubbar gör en nystart efter att ha gått på lågvarv under en tid. Malin Persson rekommenderar dem som vill bilda en klubb att börja med att försöka få med sig några kollegor på idén. Därefter kontaktar man kansliet i Stockholm som hjälper till med formalia och annat praktiskt kring uppstarten.

– En klubbstyrelse brukar bestå av mellan tre och fem ordinarie ledamöter plus några suppleanter. Det är bra att sträva efter representation från alla de befälskategorier som finns ombord för att täcka in samtliga avdelningar. Sedan kallar man medlemmarna till ett möte för att hålla formella val till styrelsen. Men det är medlemmarna som beslutar om rederiet ska ha en klubb eller inte, säger Malin Persson.

Klubbstadgarna bestämmer hur den lokala föreningen väljer sin styrelse. Det vanligaste är att en klubbstyrelse väljs växelvis på två år, vilket innebär att halva styrelsen väljs om varje år för att undvika att hela styrelsen byts ut samtidigt. Ordföranden brukar utses av medlemmarna under årsmötet. Resterande poster kan antingen väljas av årsmötet eller fördelas av styrelsen själva, beroende på vad som står i stadgarna.

– Sedan är det bara att sätta igång och börja jobba, säger Malin Persson.

Malin Persson berättar att hon ibland möter befäl som tycker det är svårt att vara både fackligt aktiv, chef och rederiets förlängda arm ombord. Det är en balansgång mellan uppdragen, säger hon, samtidigt som klubbverksamheten behövs.

– Alla har rätt till en bra arbetsmiljö och vettiga villkor och det gäller även chefer. De flesta som jobbar fackligt på fartygen har också en bra dialog med sina chefer. Men sedan finns det förstås bättre och sämre arbetsgivare.

Styrs av stadgar

Arbetet i klubbarna styrs av stadgar. I stadgarna regleras vilka åtaganden som klubben har gentemot medlemmarna på den egna arbetsplatsen och mot föreningen centralt. Där finns också uppgifter om sådant som hur ofta det ska hållas styrelsemöten och hur ett årsmöte går till. Under förutsättning att det finns kollektivavtal på arbetsplatsen, att styrelsen är vald av medlemmarna och detta är inrapporterat till arbetsgivaren omfattas klubbarna av förtroendemannalagen. Enligt förtroendemannalagen har förtroendevalda rätt till betald ledighet för att arbeta med facklig

verksamhet. Det kan handla om tid att förbereda och genomföra förhandlingar eller gå utbildningar som är knutna till uppdraget. Hur mycket facklig arbetstid man har rätt till kan bero på vad man har kommit överens om med sin arbetsgivare, hur många medlemmar man företräder och hur mycket tid som uppdraget kräver.

– De flesta gör egna avtal med arbetsgivaren om vad som är en rimlig tidsåtgång. Ofta får man ett par dagar per månad att lägga på fackligt arbete och som arbetsgivaren betalar. Många som är tveksamma till att engagera sig fackligt är rädda för att det ska vara för mycket arbete, men det handlar inte om någon jättestyrelse börja även om tidsåtgången kan variera. I samband med större omorganiseringar krävs i regel fler timmar än när verksamheten rullar på som vanligt, säger Malin Persson och fortsätter:

– Det krävs inga förkunskaper för att engagera sig fackligt. Det man behöver kunna får man lära sig på våra utbildningar. Däremot behöver man ha ett grundintresse för fackliga frågor och förhållandena på sin arbetsplats och vilja vara med och påverka.

Enligt förtroendemannalagen är den som är förtroendevald också skyddad från lönebortfall på grund av det fackliga uppdraget. När det fackliga uppdraget avslutas finns ett så kallat efterskydd. Det innebär att man har rätt till samma eller likvärdiga anställningsvillkor som innan det fackliga uppdraget inleddes.

– Du ska aldrig förlora något på att arbeta fackligt, säger Malin Persson. **LS**

Klubbens uppdrag

- Tillvarata medlemmarnas intressen genom att övervaka anställnings- och arbetsförhållanden.
- Bevaka medlemmarnas rätt till inflytande och medbestämmande i rederiets styrelse, kommittéer, företagsnämnd och liknande organ.
- Sprida kunskap om Sjöbefälsföreningens verksamhet på lokal nivå.
- Verka för anslutning av nya medlemmar till Sjöbefälsföreningen.
- Stärka sammanhållningen mellan medlemmarna på lokal nivå.
- Uppmuntra medlemmarna till facklig verksamhet och fackliga studier.
- Genomföra uppgifter som beslutas av Sjöbefälsföreningens styrelse eller vd.
- Hålla styrelsen i Sjöbefälsföreningen underrättad om klubbens arbete.

Förtroendemannalagen

Förtroendemannalagen innehåller grundläggande rättigheter och skyldigheter för den som är förtroendevald. Lagen gäller förutsatt att det finns kollektivavtal, att man är vald av medlemmarna och att klubbstyrelsen har anmält uppdraget till arbetsgivaren. Enligt förtroendemannalagen har man rätt att utföra fackligt arbete med lön från arbetsgivaren och att få den lediga tid som uppdraget kräver, så länge det gäller fackligt arbete på den egna arbetsplatsen. Fackligt aktiva ska heller inte få sämre villkor eller halka efter lönemässigt på grund av sitt engagemang. Fackliga förtroendemen kan även i vissa fall ges företräde till fortsatt arbete vid en eventuell arbetsbrist på arbetsplatsen. I förtroendemannalagen finns också ett så kallat efterskydd. Efterskyddet aktiveras när det fackliga uppdraget avslutas och ger personen i fråga rätt till samma eller likvärdiga anställningsvillkor som innan det fackliga uppdraget påbörjades.



Mikael Johansson,
Stena Line:

”Kunskapen finns inom våra olika skrän”

– Jag tror att de förbättringar som sker till gagn för våra medlemmar nästan alltid är ett resultat av klubbens och fackets arbete, säger Mikael Johansson, ordförande i Stenaklubben och fackligt aktiv sedan 2003.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

GÖTEBORG NOVEMBER 2023

Sedan några dagar är Mikael Johansson hemkommen från sin senaste törn med *Stena Vinga* som under sommaren och hösten gått i trafik mellan Spanien och Marocko. Ombord jobbar han som service-manager med ansvar för intendenturavdelningen. Därutöver har han ett uppdrag som ordförande i Sjöbefälsföreningens största klubb, Stena Line-klubben, med över 250 medlemmar fördelade på åtta fartyg.

– Jag har förmånen att få jobba deltid med fackliga frågor och jag lägger runt 40 procent av min arbetstid på det, säger han när vi slagit oss ner i hans rymliga kontor i Stena Lines Tysklandsterminal i Göteborg.

I Stenaklubbens styrelse finns 15 ledamöter, fem från varje avdelning varav tre ordinarie och två suppleanter. Att samtliga avdelningar ombord ska vara representerade står i klubbens stadgar, men det fyller också en viktig praktisk funktion.

– Kunskapen finns inom våra olika skrän. Är det exempelvis en fråga som rör däck så diskuterar däcksbefälen den först med varandra. Det är ju de som vet hur avdelningen påverkas. Därefter fattar vi ett gemensamt beslut i styrelsen, säger Mikael Johansson.

Fördel med stor klubb

Att Stenaklubben är så stor ser Mikael Johansson som en fördel. Han menar att det både stärker klubbens arbete och gör det lättare att skapa en lagom arbetsbörda i styrelsen.

– En annan fördel är att vi är många som kan bolla frågor med varandra. Som när avtal och villkor ska förhandlas om. Då är det bra att vara många som kan läsa och komma med input. Fackligt arbete är ingen enmansshow. Det är ett lagarbete och jag skulle aldrig kunna göra det här på egen hand, säger han.

En del ärenden kommer upp under de samverkansmöten som klubben har med

rederiet en gång i månaden. På samverkansmötena kan klubben föra fram medlemmarnas åsikter och önskemål samtidigt som rederiet informerar klubben om vad de har på gång.

– Genom samverkansmötena kan vi omhänderta frågor löpande och det minskar risken att hamna i tvister. Klubbens relation till arbetsgivaren skulle jag säga är bra. Sedan har vi ibland olika syn på saker och ting, men så ska det vara, säger Mikael Johansson.

Styrelsen i Stenaklubben har mellan åtta och tio klubbmöten per år. Därutöver hålls ett årsmöte under våren, som alla medlemmar i Sjöbefälsföreningen som jobbar i Stena Line bjuds in till. Mellan de formella mötena dyker det ibland upp ärenden från enskilda medlemmar som behöver omhändertas.

– När man jobbar fackligt kan frågor dyka upp lite när som helst och då behöver man vara beredd att agera. Vissa ärenden behöver man ta tag i på en gång. Men det är inte säkert att en fråga hamnar på mitt bord. Det beror på vilken avdelning som är berörd, säger Mikael Johansson och fortsätter:

– Oftast är det här ett kul uppdrag, men det kan vara tungt ibland också. Framför allt när vi har personalärenden där människor far illa eller hamnar i kläm.

Regelbunden kontakt med kansliet

Mikael Johansson berättar att han har regelbunden kontakt med Sjöbefälsföreningens centrala organisation och att han ibland vänder sig till dem för att få stöd och vägledning.

– Hur ofta vi har kontakt varierar, men det brukar i alla fall bli någon gång i veckan. Jag sitter också med i Sjöbefälsföreningens styrelse centralt och kan lyfta frågor där. Sedan har vi våra klubbordförandekonferenser en gång om året och så avtalskonferenser när det är dags för nya förhandlingar. Jag tycker att stödet från föreningen centralt är bra.

Den fackliga anslutningsgraden i Stena Line är relativt hög, drygt 90 procent bland befälen är medlemmar bedömer Mikael Johansson. Ändå är det inte alltid så enkelt att få kollegor att engagera sig i klubbens arbete, berättar han.

– Nyrekryteringen är något vi behöver jobba med hela tiden. Många av de förbättringar som vi lyckats genomföra bakåt i tiden tar de unga i dag för givet. Men om vi inte fortsätter att engagera oss så finns risken att det blir försämringar. **LS**

Daniel Almgren, Blidösundsbolaget:

”Vi har ett bra samarbete med rederiet”

Ombord i Waxholmsbolagets fartyg finns en lång tradition av fackligt arbete. Blidösundsbolagets klubbordförande Daniel Almgren är övertygad om att det är något som gynnar såväl de anställda som arbetsgivaren.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM NOVEMBER 2023

Havet runt Vaxholm i Stockholms mellersta skärgård skiftar i allsköns gråa nyanser i den låga, bleka morgonsolen. Befälhavare Daniel Almgren manövrerar *M/S Väddö* mellan bryggorna på kringliggande öar där passagerare kliver av och på. Han har arbetat inom skärgårdstrafiken sedan 1998 och varit ordförande i den lokala klubben i sex år. Att tacka ja till att engagera sig fackligt tyckte han var ett ganska enkelt beslut.

– Flera äldre slutade i den vevan och vi behövde fylla på med nytt folk. Jag tyckte det var självklart att vara med och bidra till arbetet. På den här arbetsplatsen har vi alltid haft en stark facklig verksamhet och nästan 100 procent av befälen är medlemmar i föreningen. Det är nog bara enstaka säsonganställda som inte är medlemmar.

Att så många i Blidösundsbolaget är fackligt anslutna är en fördel, enligt Daniel Almgren. Det ger besättningarna en stark röst i bolaget vilket i sin tur gör det lättare att få gehör för önskemål och driva arbetet i den lokala klubbstyrelsen.

– Vi är sex stycken i styrelsen, vilket är ganska många i relation till klubbens storlek. Det är bra att vara flera som kan tycka till i olika frågor och till viss del delar vi också upp arbetet mellan oss, som vid schemaläggningar och enskilda personalärenden.

Totalt sett är dock arbetsfördelningen i styrelsen ganska ojämn, säger Daniel Almgren, samtidigt som han menar att det skulle vara svårt att göra på något annat sätt.

– Det mesta arbetet i klubben görs av ett par tre stycken och all kommunikation med rederiet går genom mig. Det skulle bli för rörigt för rederiet om vi hänvisade dem till olika personer i olika frågor. Och när jag väl fått ett ärende är det många gånger enklare att ta hand om

det själv än att lämna över det till någon annan.

Rederiet tjänar på en stark klubb

Den starka klubben inom Blidösundsbolaget är inte bara en fördel för medlemmarna, menar Daniel Almgren. Också rederiet tjänar på det. Klubben kan stödja arbetsgivaren i olika frågor och förklara konsekvenserna av de förändringar som rederiet vill genomföra.

– De flesta av oss har jobbat här länge och kan verksamheten. Om arbetsgivaren fattar ett beslut som är mindre lämpligt att genomföra kan vi upplysa dem om det och det kan spara både tid och pengar.



Daniel Almgren har varit ordförande i den lokala Blidösundsklubben i sex år.

Efter att ha släppt av de sista passagerarna vid Grenadjärbyrigan på Rindö styr Daniel Almgren fartyget ut på fjärden för en halvtimmes trafikuppehåll. Under tiden berättar han att mängden arbete som är knutet till det fackliga uppdraget går i vågor.

– Som mest är det att göra i samband med att trafiken ska upphandlas. Det brukar börja något år innan upphandlingen drar igång. Att inte veta vem som kommer vara ens arbetsgivare de närmaste sju, åtta åren gör folk oroliga. Just nu är det lite av en mellanperiod och då är det ganska lugnt.

Men även tiden efter att en upphandlingsrunda är slutförd och en ny redare kommit på plats, brukar innebära merjobb för klubbstyrelsen, säger Daniel Almgren.

– Bolaget som vunnit upphandlingen vet inte alltid hur trafiken fungerar och det kan bli en hel del arbete för oss. Det finns också en tendens hos nya operatö-

rer att vilja testa allt, även om vi provat det förut och vet att det inte fungerar. Sett övertid snittar jag nog på runt tio timmar i veckan med fackligt arbete. Jag kan inte skriva upp allt som arbetstid, men som tur är kan jag sköta en hel del samtal när jag sitter här och jobbar.

Viktigt med bra relation till rederiet

Att ha en bra relation till arbetsgivaren är viktigt för att klubbarbetet ska fungera, menar Daniel Almgren. Han konstaterar att arbetsgivaren oftast har sista ordet, men att chansen att få gehör ökar om man har en god relation med rederiet.

– Vi kan inte ta strid om allt. Om arbetsgivaren bara känner motstånd finns en risk att de till slut tröttnar och långsamt stänger dörren för oss, och det gynnar inte våra medlemmar. Men vi har ett bra samarbete med rederiet och jag tycker att de lyssnar på oss. **LS**



3 klubbordförande svarar

Sjöbefälen har ställt två frågor till ordföranden i tre lokala klubbar om deras fackliga arbete i rederiet.

1. Vilken är den största utmaningen i det lokala klubbarbetet hos er?
2. Vilken betydelse har klubben i det rederi där du arbetar?

FOTO: PRIVAT



Reine Pettersson, klubbordförande, Destination Gotland

1. Det finns två stora utmaningar. Primärt är det informationen. Vi tenderar alla att betrakta sakfrågor

med olika infallsvinklar och det är inte alltid så lätt att nå ut till alla och skapa förståelse för hur vi driver arbetet i klubben eller klubbens möjligheter i den specifika frågan. Den andra är att jobba gentemot arbetsgivaren och att försöka få dom att förstå vikten av schyssta villkor. Att vara billigast ger inte alltid bäst förutsättningar.

2. Jag tror att det viktigaste är klubbens tillgänglighet. Att våra kollegor och medlemmar har möjlighet att hugga tag i någon som kan ge råd och stöd, samt att dom vet att vi hjälper dom gentemot arbetsgivaren om det skulle behövas. Att dom vet att vi finns där och jobbar för deras arbetsvillkor helt enkelt.

FOTO: PRIVAT



Linda Öhrbom, klubbordförande, Styröbolaget

1. Den största utmaningen i klubbarbetet är att hålla styrelsemedlemmar och medlemmar

involverade och informerade om det fackliga arbetet. De gånger man lyckas med detta har man en enorm fördel vid samtal med ledningen i rollen som ordförande. Det finns så mycket kunskap, tankar och funderingar där ute som hjälper oss att ta rätt beslut och att driva de frågor som verkligen betyder något.

2. Klubben har en stor och betydande roll inom vårt rederi. Jag vill tro att vi bidrar till en bättre arbetsmiljö och trygghet för många.

FOTO: PRIVAT



Patrik Holgersson, klubbordförande, Svenska isbrytarnas fackklubb

1. Det som kan vara ett problem är att få folk att engagera sig fackligt. Nu har vi en

fulltalig klubbstyrelse, men det har inte alltid varit så lätt att få till.

2. Klubben fyller en jätteviktig roll i rederiet. Just nu håller vi på med en övergång av verksamhet där vi ska införlivas i Sjöfartsverket. Det handlar bland annat om förhandlingar och att sammanställa information till medlemmarna om det som händer.



Skrock och skrönor

Ett mynt som slängs överbord kan bringa tur på resan och att spotta i vinden kan mildra stormar. Men den som låter sig förföras av havsrået riskerar att råka illa ut och i värsta fall kan det sluta med döden. Äldre tiders sjöfarare använde skrock och skrönor för att försöka kontrollera naturens krafter och hantera de faror som lurade ute på haven.

TEXT LINDA SUNDGREN ILLUSTRATION ISTOCK

ÅBO OKTOBER 2023

Människans strävan efter att göra det oförklarliga begripligt och genom ritualer och medvetna handlingar kontrollera omgivningen, har gett upphov till skrock och vidskepelse – eller folkstro – som folkloristerna föredrar att kalla det. Att folktron frodades ute på forna tiders fartyg var kanske inte så konstigt. Under segelskutornas glansdagar var jobbet som sjöman ytterst riskfyllt och mängder av fartyg gick under ute till havs. Den maritima folktron var nära knuten till vädret. Väder och vind var helt avgörande för hur en sjöresa skulle arta sig och man

gjorde sitt bästa för att med olika knep försöka påverka hur vindarna blåste och med vilken styrka. En metod som användes för att kontrollera vinden var att vissa. Men det gällde att ta det varligt, annars kunde man dra på sig oväder. Om det berättar Lena Marander-Eklund, professor och folklorist vid Åbo Akademi i Finland.

– I den maritima folktron handlade det inte bara om att försöka tämja stormarna. Det var lika illa om det blåste för lite för då stod båten stilla. Om man visslade kunde man åsamka en viss vind vilket var till fördel under resan, men hade man otur kunde det leda till riktigt hårda vindar och storm, säger hon och tillägger

att den maritima folktron varit snarlik i Sverige och Finland.

En annan metod för att påverka vinden var att spotta. Den som spottade kunde påkalla en gynnsam vind, men spott kunde också användas för att neutralisera blåsten om det drog ihop sig till storm. Även metaller i olika former antogs kunna påverka vädret. Att stöta en kniv i masten kunde ge vind i seglen och att slänga ett mynt överbord var ett sätt att köpa sig vind. Mynten ökade även chanserna till en framgångsrik resa rent allmänt och genom att placera en peng under fartygets mast kunde man få tur på resan.

– Metaller var exklusiva och annorlunda och ansågs både kunna skydda mot det onda och föra tur med sig. Den föreställningen fanns både till sjöss och i land, säger Lena Marander-Eklund.

Blidka stormar

Det fanns också ritualer som var avsedda att blidka stormar. En metod som beskrivs i samlingsverket "Finlands svenska folkdiktning" från tiden vid förra sekelskiftet, var att ställa sig mitt i båten med vänster hand på stormasten och den högra hotande lyft mot skyn och utbrista "Jag

säger dig i Jesu Kristi namn, du ska sluit blås!” Uppmaningen skulle upprepas tre gånger i följd. Om det inte hjälpte spottade man mot vinden och sa ”Satan har släppt löst vädrets furste, men jag skall binda din makt”, varefter en femhörning ristades med knivsudden på förmasten

Att man blandade religion och kristendom med magi och skrock på det här viset var inte ovanligt i den maritima folktron. Lena Marander-Eklund berättar att det finns gott om exempel när trosföreställningar flätades samman till något som skulle ge människan förmåga att påverka det till synes oförklarliga.

– Folk i allmänhet såg inga problem med att blanda folkstro med den kristna tron. Man tog in heligt vigvatten i folktron och mullen från begravningsplatser uppfattades som mycket kraftfull. Kyrkan var kanske inte så nöjd alla gånger, men det var svårt för dem att kontrollera. Kyrkan försökte tämja folk med synd och straff, men detta rådde man inte på, säger hon.

Frammana övernaturliga krafter.

Spott ansågs inte bara kunna påverka styrkan i vindarna utan också kunna frammana övernaturliga krafter. Den förmågan tillskrevs även andra mänskliga exkrement som urin, avföring och mensblod, berättar Lena Marander-Eklund. Att vissa kunde, som nämnts tidigare, påkalla välbehövlige vindar. Men man trodde också att visslandet kunde locka fram hin håle själv och därför fanns en utbredd uppfattning om att man bör undvika att vissa på fartyg.

Enligt boken ”Fartygen, himlen och havet” från 1996 som bygger på en studie av Marika Rosenström, kan dock förbudet mot att vissa ha ett betydligt mer praktiskt ursprung än historien om djävulen. Det fanns nämligen en risk att visslandet förväxlades med signalen från styrmanens visselpipa, vilket man förstas ville undvika. Men att hävda att vissa kunde frammana mörkrets krafter var möjligen ett mer effektivt sätt att avhålla besättningen från att göra just detta än att säga som det var.

Medan det i äldre tiders folkstro ofta talades om havsvidunder som in jagade skräck hos sjöfarare var det under 1800-talet havsrået som härskade i skrönnorna, berättar Lena Marander-Eklund. Havsrået hade mängder av systrar i land som skogsrån, bergsrån, gruvrån och så vidare, och var ett övernaturligt väsen som levde i havet. Med sina magiska kraf-



– I den maritima folktron handlade det inte bara om att försöka tämja stormarna. Det var lika illa om det blåste för lite för då stod båten stilla, säger Lena Marander-Eklund, professor och folklorist vid Åbo Akademi i Finland.
Foto: Robert Seger/Moment

ter kunde hon ställa till oreda för dem som färdades över haven och i värsta fall bli dödligt farlig.

– Framifrån var havsrån en vacker kvinna som ofta avtecknades sittandes på en sten med underkropp som en fisk. Hon hade långt, utsläppt hår och långa bröst som hon slängde över axlarna, vilket ansågs attraktivt. Havsrån var naken och förförisk, men bakifrån var hon ful. Detta för att markera att hon var en illusion, hon fanns inte på riktigt, säger Lena Marander-Eklund och fortsätter.

– Om en sjöman drunknade kunde man förklara det med att han fått syn på havsrået och hoppat överbord. Oftast var havsrået en kvinna, men det kunde också vara en skäggig gubbe, ungefär som gårdstomten.

Havsrået var inte bara en ondskefull varelse som bringade olycka ombord. Ibland var hon välvilligt inställd och kunde bistå sjömännen i deras arbete. I en sägen i ”Finlands svenska folkdiktning” finns en historia om ett fartyg från Kristinestad som drabbades av storm. Fartyget var nära att gå under i bränningarna runt de kustnära klipporna när sjörået steg

ombord. Sjørået, som den här gången var en man, tog över rodet och styrde skickligt fartyget i säkerhet för att sedan försvinna lika spårlöst som han dök upp.

Behövde få tiden att gå

I vilken utsträckning som dåtidens sjömän faktiskt trodde på berättelserna om havsrån och vidunder är däremot osäkert, enligt Lena Marander-Eklund. Kanske berättades de historierna främst i syfte att underhålla under de långa resorna.

– Det var förstås mycket arbete ute på båtarna, men däremellan behövde man få tiden att gå, vilket kanske delvis kan förklara alla skrönor. Förmodligen handlade skrönnorna också om att gäcka ungdomarna ombord. De yngsta var bara 14–15 år, och det fanns en uppfattning att man behövde genomgå vissa saker för att bli en riktig sjöman. Först skulle man bli lurad och skrämmd av historierna och sedan, när man väl förstod, då var man en riktig sjöman. De yngre skulle också lära sig att visa respekt för havet och jobbet ombord som kunde innebära stora faror. Det var inte läge att leka ombord på fartygen. **LS**

Mikael Johansson, Stena Line:

”Our different union sections have the know-how”

“The improvements that benefit our members, I believe, are almost always a result of the sections’ and the unions’ work,” says Mikael Johansson, chairman of the Stena Line section and active in the union since 2003.

TRANSLATED BY ALAN CRANMER

A few days ago, Mikael Johansson returned from his latest tour on *Stena Vinga*, which was in traffic between Spain and Morocco during the summer and autumn. He works as service manager on board, in charge of the service department. He is also chair of the Maritime Officers’ Associations’ largest section, the Stena Line section, with over 250 members on eight ships.

“I have the privilege of spending around 40 percent of my working hours with trade union issues,” he says as we settle down in his large office at Stena Line’s German terminal in Gothenburg.

The board of the Stena Line section has 15 members: 5 from each department, of which 3 are regular and 2 are deputies. The section’s statutes state that all departments on board must be represented, but this also fulfils an important practical function.

“The know-how is found in our different sections. For example, if there is an issue concerning decks, the deck officers first discuss it with each other, since they know how the department will be affected. After that, we make a joint decision on the board,” says Mikael Johansson.

Mikael Johansson sees the large size of the Stena union section as an advantage, believing that it strengthens the section’s work and makes it easier to create a fair workload for the board.

“Another advantage is that there are many of us who can discuss issues with each other, such as when negotiating contracts and conditions. It is good to have many people who can read and provide input. Union work is not a one-man show. It’s a team effort and I could never do this on my own,” he says.

Collaborative meetings

Some issues come up during the collaborative meetings that the section has with the shipping company once a month. At these meetings, the section can present its members’ opinions and wishes at the same time as the shipping company informs the section about ongoing matters.

“During the collaborative meetings, we can deal with issues as they arise, which reduces the risk of disputes. I would say the section’s relationship with the employer is good. Of course, we sometimes have different views on things, but

that’s the way it should be,” says Mikael Johansson.

The board of the Stena Line section has between eight and ten meetings each year. All members of the Maritime Officers’ Association who work at Stena Line are also invited to the annual meeting every spring. Between the formal meetings, there are sometimes issues from individual members that need to be dealt with.

“When you work in a union, issues can pop up at any time and you need to be prepared to act – some things need to be dealt with at once. Not all questions come my way, though, it all depends which department is concerned,” says Mikael Johansson and continues:

“Most of the time this is an enjoyable job, but it can be hard work at times, especially when personnel have psychological issues or feel trapped by circumstances.”

Regular contact

Mikael Johansson says that he has regular contact with the central organization of the Maritime Officers’ Associations and that he sometimes turns to them for support and guidance.

“It varies, how often we have contact, but it is usually at least once a week. I am also on the central board of the Maritime Officers’ Association and I can take up issues there. Then we have our section chairs’ conferences once a year and salary conferences when it’s time for new negotiations. I think that support from the central Association is good.”

“The level of union membership at Stena Line is relatively high, with just over 90 percent of the officers being members,” Mikael Johansson says. “Even so, it is not always easy to get colleagues involved in the section’s work,” he says.

“New recruitment is something we need to work on all the time. Young people take many of the improvements we managed to push through in the past for granted, but if we don’t continue to get people involved, there is a risk that things will deteriorate.”

Mikael Johansson is chair of the Maritime Officers’ Associations’ largest section, the Stena Line section, with over 250 members on eight ships.



This is a translation of the article
on page 25.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningsdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2024, 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 inte att boka. Anledningen är att de just nu håller på att renoveras. När renoveringen är färdig kommer bokningen att öppnas igen.



Sjöbefälsföreningen
– en förening inom Saco

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
Madeleine Fagerström
– 08-518 356 03

Medlemsservice & Administration

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

Ekonomi

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

SMBF Service

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

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

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg

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 MEMLEMSKAP

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 MEMLEMSKAP

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 MEMLEMSKAP

– 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.

STUDERANDEMEMLEMSKAP

– 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 klubbjurgardsfarjan@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@portlulea.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 klubbjurgardsfarjan@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



Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

20+
års erfarenhet

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

95 %
av våra kunder får snabb respons

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

100 - 200
dagers ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

100 000 kr
försäkrad lön

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

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

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

