

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 3 MAJ 2024 ÅRGÅNG 13



NYHETER

**Stort missnöje bland de anställda med nytt isbrytaravtal**

REPORTAGET WMU

**Utbildar framtidens maritima beslutsfattare**

KULTUR/HISTORIA

**Sjöfartsmonument**

**INTERVJUN**

## ”STÄMNINGEN VAR FANTASTISK”

PROJEKTLEDARNA PÅ CAREER EVENT ÄR NÖJDA MED ÅRETS STUDENTMÄSSA

**TEMA**

## UNDER SVENSK FLAGG

POLITIKER OCH BRANSCHFOLK ENIGA • FÖRSVARBEREDNINGEN: SJÖTRANSPORTER MÅSTE SÄKRAS • TRAFIKANALYS

# Det handlar om att skapa svenska sjöfartsjobb

MAJ

Efter en lång kall vinter har vi gått in i en lång kall vår. Detta var något som inte minst märktes för våra isbrytare, som startade säsongen rekordtidigt den första december förra året. Isbrytarna, som ska "tas hem" av Sjöfartsverket och därmed gå från upphandlad, privat, trafik till statlig, har haft det tufft. Processen att förhandla de nya avtalen har tagit mer än ett år, men i mars i år kom parterna överens om ett nytt avtal. Sjöbefälsföreningen är dock inte part i avtalet, utan det är Saco-S som tecknar alla avtal på den statliga sidan och där är Sjöbefälsföreningen medlem. Sjöbefälsföreningens förbundsjurist har ändå varit med i förhandlingarna eftersom dessa har varit så viktiga för våra medlemmar på isbrytarna.



LENNART JONSSON

Det är ingen lätt uppgift, att byta ut ett privat avtal mot ett statligt, med allt vad det innebär i form av byte av pensions-system och tapp av viktiga förmåner som förtidspensionen ITP Sjö, redarskyddad tid och loss of licence. I det här numret av Sjöbefälen intervjuas både de anställda och Sjöfartsverket om sin syn på saken, och av förstälige skäl finns det ett stort missnöje bland de anställda. Framförallt känner de att de inte blev tillräckligt kompenserade för de förmåner som de nu förlorar, och många funderar på att söka sig någon annanstans för att få behålla Storsjöavtalet. Det återstår att se hur Sjöfartsverket ska hantera frågan för att kunna behålla den viktiga kompetensen som våra medlemmar har när det gäller isbrytning. Kalla vintrar och vårar som denna påminner oss om hur absolut nödvändig den kunskapen är för Sveriges försörjning.

En annan intressant artikel i det här numret av Sjöbefälen är nyheten om att Transportstyrelsen, som är till-

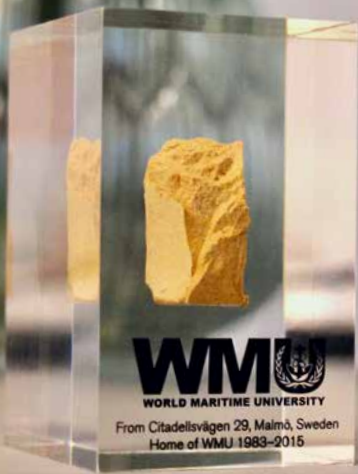
synsmyndighet för sjöfarten när det gäller arbetsmiljö, själva har fått kritik från Arbetsmiljöverket för brister i den interna arbetsmiljön. Så pass allvarliga brister, att de nu riskerar att få betala vite på 50 000 kronor. Anmärkningsvärt är bara förnamnet.

Temat i det här numret heter "Under svensk flagg" och behandlar den oerhört viktiga frågan om hur vi får fler svensklagade fartyg. I början av februari anordnade Sjöbefälsföreningen, tillsammans med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart i samarbetet Blå tillväxt, ett sjöfartspolitiskt toppmöte där vi bjöd in politiker från olika utskott för att diskutera vilka politiska åtgärder som behövs för att få det att bli verklighet. Framförallt tog vi avstamp i Rickard Engströms utredning "Vågade skatter" om tonnage- och stämpelskatten, för att sedan framföra våra synpunkter på hur man kan få utredningsförslagen att bli ännu bättre. Tonnage- och stämpelskatt kan låta krångligt, men enkelt uttryckt handlar det om att våra svenska rederier ska ha samma konkurrensförutsättningar som rederier i våra europeiska grannländer. Till syvende och sist handlar det om att skapa svenska sjöfartsjobb för att kunna försörja Sverige, i såväl fred som kris, eller i allra värsta fall, krig.

Just nu är kansliet och styrelsen fullt sysselsatta med att förbereda inför Sjöbefälsföreningens kongress, som kommer att hållas i juni i Helsingborg. Kongressen hålls vart fjärde år och är vårt högsta beslutande organ. Det vill säga, det är där alla viktiga beslut fattas när det gäller vår verksamhet. Det är där vår förbundspolitik för de kommande fyra åren spikas, det är där våra stadgar revideras, det är där vi fattar beslut om budget och medlemsavgifter och det är där vi väljer vilka som ska bli föreningens förtroendevalda, som styrelse, revisorer, valberedning och kommittéer. Dessutom har vi i år fått in 47 motioner, vilket är förslag som alla medlemmar har haft möjlighet att skicka in. Styrelsen svarar på dessa och sedan är det upp till kongressen att besluta om vad som ska hända. De som har rösträtt på kongressen är de 30 ombud som ni medlemmar har röstat fram, samt styrelsen. Jag hoppas verkligen att du som har fått äran att bli vald till kongressombud tar chansen och kommer till Helsingborg för att göra din röst hörd!

Med önskan om en fortsatt bra, men kanske något varmare, vår och sommar!

12



# sjöbefälen Nr 3

## 04 Nyheter

Nya avtal tecknade för isbrytarna  
Stort missnöje bland de anställda  
Sjöfartsverket: Nöjda med att det finns ett avtal  
Transportstyrelsen riskerar vite för brister i arbetsmiljöarbetet

## 11 Fackligt

Ny dom: Flaggstaten har ansvar

## 12 Reportaget: World maritime university

Här utbildas framtidens maritima beslutsfattare

## 16 Intervjun: Studentmässan Career event

"Det är kul att se folk lysa upp"

## 20 Tema: Under svensk flagg

Enighet om sjöfartens betydelse bland politiker och branschfolk  
Försvarsberedningen: Sjötransporter i kris och krig måste säkras  
Trafikanalys: Sjöfartens konkurrensvillkor behöver stärkas

## 28 Kultur/historia: Sjöfartsmoment

Vittnar om den svenska sjöfartens storhetstid

## 30 In English: Swedish flag

Transport Analysis: Conditions for shipping need to be improved

20



28



FOTO: SJÖFARTSMUSEET AKVARIET, BURK 2:12

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 13 Utgivningsdag 3 maj 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** Career events projektledare Nicole Wedel och vice projektledare Anton Sundström går tredje året på Sjökaptnsprogrammet. Foto Madeleine Fagerström

**TS-kontrollerad upplaga** 5 900 ex

MEDLEM AV



# Nya avtal tecknade för isbrytarna

I mitten av mars tecknades avtal för isbrytarna inför att Sjöfartsverket tar hem driften och bemanningen i juli i år. Inrangeringsavtalet tecknades mellan Arbetsgivarverket och Saco-S, Seko-staten och OFR.

– Vi är inte nöjda med avtalet, men riskerna med att stå utan avtal vid övergången är större. Vi bedömer det här avtalet som ett bättre alternativ, säger Sandra Stens, förbundsjurist i Sjöbefälsföreningen som har medverkat i förhandlingarna. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

**STOCKHOLM** MARS 2024

I över ett års tid har förhandlingarna om ett nytt avtal för isbrytarna pågått. I dagsläget är driften och bemanningen av isbrytarna upphandlade och drivs av det privata rederiet Viking Supply Ships.

Det var i början på 2022 som Sjöfartsverket meddelade att de kommer att ta hem driften av isbrytningen på grund av det säkerhetspolitiska läget i Östersjön. Hösten 2022 inleddes lokala förhandlingar men strandade då parterna inte kom överens. De centrala förhandlingarna inleddes den 1 februari 2023. De största stötestenarna har varit att arbets-

tagarna kommer att behöva flytta från privata till statliga avtal, vilket innebär att de måste byta pensionssystem och tappar förtidspensionen ITP Sjö samt redarskyddad tid och loss of licence. Även tarifflöner har varit en viktig del, då staten har individuell lönesättning.

”Det har varit långa och tuffa förhandlingar och parterna har stått långt ifrån varandra.

– Det har varit långa och tuffa förhandlingar och parterna har stått långt ifrån varandra. Vi har kämpat med att hitta en gemensam bild av vad verksamheten behöver. Sjöfartsverket har inte tidigare drivit isbrytningen i egen regi, säger Sandra Stens.

## Skulle bli likvärdiga avtal

Trots att fackförbunden inte fick igenom alla sina krav valde parterna ändå att teckna ett avtal. I avtalet ingår en extra pensionsavsättning som fördelas på samtliga befäl med mer än ett års anställning som följer med i övergången. Dessutom har tarifflönerna säkrats, och delar av arbetstidsavtalet är bättre än det nuvarande.

– Sjöfartsverket sa när vi inledde förhandlingarna att det skulle bli likvärdiga avtal mot vad våra medlemmar har idag. I ljuset av det är vi inte nöjda, då vi inte

tycker att det här avtalet gör tillräckligt för att kompensera förlusten av ITP Sjö, redarskyddad tid och loss of licence och vi förstår att det är något som våra medlemmar är

besvikna över, säger Sandra Stens. Hon fortsätter:

– Med det sagt så ser vi ändå fördelar med att teckna det här avtalet, jämfört med att gå in i Sjöfartsverket utan avtal. Om vi inte hade undertecknat så hade det gamla avtalet gällt i ett halvår, fram till den 31 januari 2025, då alla centrala avtal löper ut. Men de förmåner som våra medlemmar har idag i form av ITP Sjö, Loss of licence och tarifflönesystemet hade försvunnit direkt utan kompensation. Med det här avtalet får medlemmarna i alla fall en extra pensionsavsättning och tarifflönesystemet är säkrat.

Den extra pensionsavsättningen kommer att fördelas på de anställda som följer med över enligt en formel som bygger på anställningsmånader i isbrytarna.

– Vi har gett förslag på olika lösningar, bland annat att vi skulle gå på totalt antal ITP-månader, eftersom vi tycker att det vore mest rättvist för de som förlorar mest på tappet av ITP Sjö, men det sa Arbetsgivarverket nej till. Oaktat fördelningen så är kompensationen för liten, säger Sandra Stens.

## Inte löst semesterfrågan

Det som nu är tecknat är ett centralt inrangeringsavtal och pensionsavtal. Dessutom har det tecknats lokala arbetstidsavtal, tariffavtal och polarexpeditiionsavtal för Sjöfartsverket.

Det som inte har lösts är semesterfrågan, den kommer att förhandlas av de lokala parterna. Det finns dock ett medskick från de centrala parterna att samtliga arbetstagare har rätt till 34 semesterdagar.

– Nu är det upp till Sjöfartsverket att visa att de är en attraktiv arbetsgivare för att de ska kunna bemanna isbrytarna i framtiden, då de konkurrerar om personal med den privata sektorn. **SC**



Sandra Stens



FOTO SANDRA STENS

# Stort missnöje bland de anställda

Arga, ledsna och besvikna. Det är några av reaktionerna från de anställda på det nya isbrytaravtalet.

– Stämningen är ganska upprörd. Förut har det funnits hopp, nu är det så definitivt när avtalen är påskrivna. Det börjar sjunka in att förtidspensionen är förlorad. Många känner sig besvikna, många har varit med i över 20 år och så ska man bli bestulen på det här, säger Patrik Holgersson som är klubbordförande i Sjöbefälsföreningens lokala isbrytarklubb. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

LULEÅ APRIL 2024

Under tiden som förhandlingarna har pågått har fyra representanter för Sjöbefälsföreningens lokala klubbstyrelse varit tillgängliga som bollplank till Saco-S, som suttit med i förhandlingarna. En av dem är Patrik Holgersson, som förutom att vara klubbordförande också är förste fartygsingenjör på *Atle*. Han är inte nöjd med avtalet som har tecknats.

– Jag tycker det är tråkigt att man väljer att göra den pensionslösningen och ta bort ITP Sjö och istället väljer att kontant ersätta. Detta är unikt, man brukar göra en övergångslösning. Man kunde ha tagit hänsyn till ålder och kompenserat de som var närmare pensionen. Det blir en personlig tragedi för de som är nära förtidspension. Den finns ju i liknande form hos lotsarna i Sjöfartsverket. Lotsarna är ju också sjömän, vissa av dem jobbar till och med extra på isbrytarna.

Styrelsen i Sjöbefälsföreningens isbrytarklubb har haft möte med Sjöfartsverket i höstas och framfört sina synpunkter.

– De menar att de inte kan göra något då mandatet för att ge andra pensionslösningar än PA16 ligger hos

Arbetsgivarverket. Motparten har inte varit intresserad av att titta på några av de förslag vi haft, säger Patrik Holgersson och fortsätter:

– Sjöfartsverkets inriktning är att det här ska vara kostnadsneutralt. ITP Sjö är kollektivavtalad och det har satts undan pengar till det från Sjöfartsverket via Viking Supply. Det kommer de inte att behöva betala längre. Men det är samma lönenivåer som följer med över.

**Inte kompenserat för det som förloras**  
Christian Ericson är teknisk chef på isbrytaren *Ale*. Han är väldigt missnöjd med det nya avtalet.

– Det handlar om vad vi förlorar när vi går från att vara sjöanställda till statsanställda. Jag har inget emot att arbeta statligt, även om det skär lite i sjö hjärtat. Det är vettigt av staten att ta hem verksamheten. Men man har inte kompenserat oss för det vi förlorar. Det känns tondövt och respektlöst för oss som har jobbat länge, säger Christian Ericson. Han fortsätter:  
– Jag har jobbat med det här i 24 år, det är värt något. Ingen är oersättlig och allt går att lära sig men det tar lång tid, det är ett rätt annorlunda hantverk.

De förmåner som de anställda tappar genom att gå över till det statliga avtalet är framförallt loss of licence, redarskyddad tid och förtidspensionen ITP Sjö.

– För mig personligen är den stora förlusten ITP Sjö. Den har man inte varit intresserad av att kompensera. De har skjutit till en summa extrapengar som ska betalas ut under två år i pension. Men den kompensationen täcker inte ens det jag förlorar i lägre pensionsinbetalningar. Då har vi inte ens värderat i pengar vad

förlusten av ITP Sjö innebär. Det har Sjöfartsverket inte velat diskutera, säger Christian Ericson.

Även han menar att lotsarna, som redan är anställda i Sjöfartsverket, har förtidspension och att det borde gått att hitta en lösning även för isbrytarna.

– Hade man gjort enskilda uppgörelser så hade de fasats ut, de hade inte funnits för alltid. Men det hade varit anständigt, som en gest. De har sagt att vi är välkomna, att alla ska med. Men det känns mest som en råsop i solar plexus.

**Risk att det blir svårt att hitta personal**

Både Christian Ericson och Patrik Holgersson tror att Sjöfartsverket kommer att få problem att hitta personal med det här avtalet.

– Det blir svårt att få tag i sjömän när villkoren är så mycket bättre på den privata sidan. Väldigt många söker nya jobb. Sen är det svårt att säga hur många som gör slag i saken. Men många tittar sig runt och söker aktivt jobb i den privata sektorn, säger Patrik Holgersson. Han fortsätter:

– Kunskapen om hur man rent praktiskt utför isbrytning, den finns bara ombord. Blir vi av med de mest seniora befälen blir det ett enormt kunskapsstapp. Det kommer att ta många år att bygga upp igen.

Christian Ericson har ännu inte bestämt om han kommer att följa med över till Sjöfartsverket.

– Jag har kollegor som tittar efter andra jobb och seniorerna får förfrågningar från de yngre om att vara referenser. De här avtalen är långt från den övriga handelsflottan, hur ska man kunna konkurrera om personal? De säger att vi får andra förmåner, som föräldralön. Men vi som drabbas hårdast av pensionen har redan stora barn.

**”Känner sig inte välkommen”**

Stämningen ombord är inte så bra just nu.

– Folk är rätt nedstämda. Man är arg och ledsen. De klipper en välfungerande verksamhet där folk har lagt ner hjärta för att få det att funka bra. Vi är väldigt stolta över verksamheten, vi har ett positivt tänk, folk trivs bra, vi vill inte ha ett negativt tänk. Men hur ska vi få till ett bra samarbete? De signalerar att de inte bryr sig om vi är kvar. Man känner sig inte välkommen till Sjöfartsverket och det känns väldigt tråkigt, säger Christian Ericson. **SC**



# Sjöfartsverket: Nöjda med att det finns ett avtal

Fredrik Backman är rederichef på Sjöfartsverket och han är nöjd över att det nu finns ett avtal på plats.

– Jag vill trycka på att alla är välkomna till Sjöfartsverket. Vi ska göra vårt bästa för att få till en så bra arbetsmiljö som möjligt, säger han. TEXT SOFI CEDERLÖF

**NORRKÖPING** APRIL 2024

## Kan du kort berätta om avtalet som har tecknats?

– Målsättningen från början var att vi skulle teckna ett avtal för all sjögående personal. Det genererade för många intressenter, därför stoppades det. Det bestämdes att vi skulle teckna ett separat isbrytaravtal. När de förhandlingarna havererade gick Arbetsgivarverket in och tog över. Målsättningen var att få ett avtal som var så likt Storsjöavtalet som möjligt. I vissa delar blev det likt, som med tarifflönesystemet och vissa delar, som vederlag, är inte med.

## Varför tog Arbetsgivarverket över förhandlingarna?

– För att flera av förhandlingspunkterna har inte Sjöfartsverket rätt att förhandla kring. Därför var de tvungna att ta över förhandlingarna.

## Är ni nöjda med avtalet?

– Jag är nöjd över att vi har fått ett avtal på plats. Det är väl alltid så att om alla parter är lika missnöjda så är det en form av förlikning.

## Är alla parter lika missnöjda?

– Jag antar det, eftersom båda parter skrev på.

## Vilka delar är ni missnöjda med?

– Det finns vissa delar som inte följer Sjöfartsverkets inriktning, bland annat tarifflönesystemet. Jag hade gärna sett att man bakat in de separata tilläggen i grundlönen och höjt lönerna, för att få ett modernare avtal.

## Förhandlingarna som föregick avtalet tog väldigt lång tid, hur kommer det sig?

– Jag tror att det är flera delar. Dels att intentionen var att vi skulle ha ett gemensamt avtal och innan det var utrett tog det en bra stund. Sen är det svårt att få in ett

privat kollektivavtal i den statliga kontexten, det får man ha respekt för. Ingen hade önskat mer än jag att det hade varit en snabbare process.

## De jag har pratat med är väldigt missnöjda med det nya avtalet och känner sig inte välkomna till Sjöfartsverket. Vad har du att säga till dem?

– Det är ledsamt att man inte känner sig välkommen. Avtalet är ett resultat av en förhandling. Vi är väldigt tacksamma för de som väljer att följa med och stanna kvar i Sjöfartsverket.

## Framförallt handlar det om ett missnöje med att tappa förtidspensionen ITP Sjö, redarskyddad tid och loss of licence. Hur kommer det sig att de förmånerna inte kunde följa med?

– Problemet är att de delarna är försäkringslösningar som är kopplade till Sarf. Vi som statlig myndighet kan inte vara medlemmar i Sarf. När det gäller loss of licence så finns det motsvarande omskolningsmöjlighet. När det gäller ITP Sjö så har vi avsatt pengar för att minska den förlusten.

## Lotsarna har ju ett förtidspensionsavtal, varför kan inte de här anställda gå in på det avtalet?

– Jag har inte så stor kunskap om det avtalet.

## Varför gjordes det inte en övergångslösning för de som påverkas mest av tappet av ITP Sjö?

– Vi hade lagt fram ett förslag på en trappa där de som hade lång arbetstid skulle få en större andel och de med kort arbetstid skulle få en mindre andel men där gick bland annat Sjöbefälsföreningen emot det.

## Sjöfartsverket har sagt att övergången ska vara kostnadsneutral. Men Sjöfartsverket har tidigare bekostat dessa förmåner, via den upphandlade trafiken, som nu försvinner utan att

## lönerna höjs. Sparar Sjöfartsverket pengar på att ta hem verksamheten?

– Nej, det gör inte Sjöfartsverket, och det har aldrig varit drivkraften. Det här bygger på en säkerhetsanalys där vi inte längre fick upphandla trafiken och då tog Sjöfartsverkets styrelse beslutet att ta hem verksamheten.



Fredrik Backman

FOTO: SJÖFARTSVERKET

## Men för den anställde blir det ett tapp av förmåner som inte kompenseras med höjd lön?

– Samtidigt finns det andra förmåner som den anställde får ta del av i den statliga kontexten. Bland annat finns det föräldralön inom staten.

## Många säger att de är tveksamma över om de ska följa med över eller söka nytt jobb. Hur gör ni om ni tappar ett flertal anställda i övergången?

– Nu har vi ett avtal så då får vi söka ny personal på det avtalet. Men det är ett kompetenstapp som jag ser som klart problematiskt.

## Kan det hända att ni får problem att bemanna isbrytarna?

– Ja, det kan hända. Det är brist på sjöfolk i Sverige idag, särskilt på maskinsidan men även på den nautiska sidan.

## Vad gör ni då?

– Då får vi hyra in alternativt tonnage. Då får de befintliga isbrytarna som vi har ligga still. Det blir väldigt utmanande för verksamheten.

## Hade det inte varit lättare att skriva ett avtal som de anställda var mer nöjda med?

– Det är en konstig fråga, det har jag ingen kommentar till.

## Har du något annat du vill lägga till?

– Det här beror på det säkerhetspolitiska läget. Vi har tittat på om det går att lägga det i ett statligt bolag, men vi kom inte vidare. Nu har vi landat i det här avtalet och det är positivt att vi har något att jobba utifrån och att alla är medvetna om förutsättningarna. **S C**

# APROPÅ TRANSPORTSTYRELSENS ARBETSMILJÖBRISTER

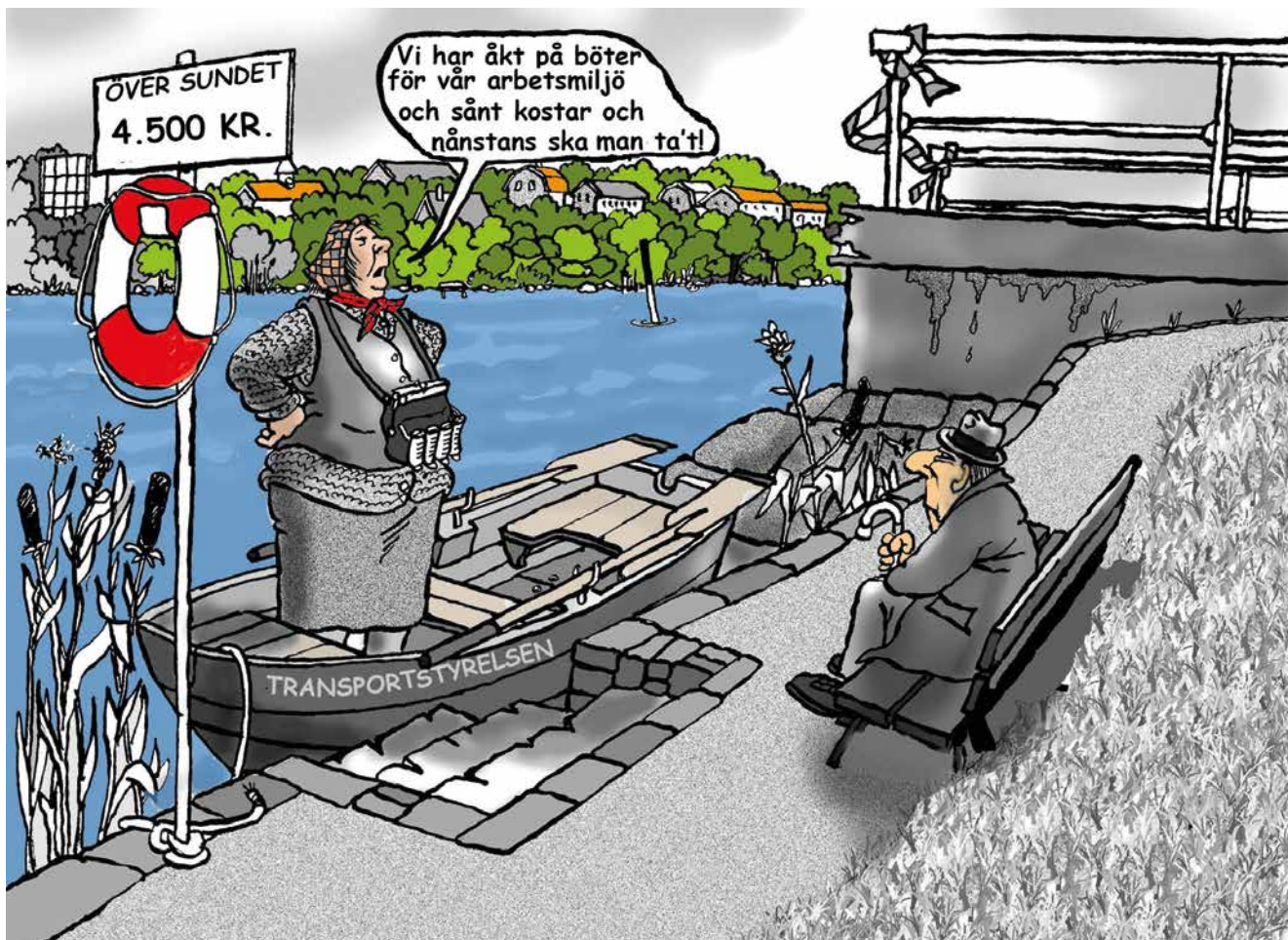


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

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

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

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

# Transportstyrelsen riskerar vite för brister i arbetsmiljöarbetet

Transportstyrelsen brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet enligt Arbetsmiljöverket. Om problemen inte är åtgärdade till den 15 maj måste myndigheten betala ett vite på 50 000 kronor. TEXT LINDA SUNDGREN

**GÖTEBORG** MARS 2024

I augusti 2023 lämnade Transportstyrelsens huvudskyddsombud en skriftlig begäran om arbetsmiljöåtgärder till sin arbetsgivare. Det handlade om brister i arbetsmiljön vid sektionen för sjöfartstillsyn i Göteborg/ Malmö med placering i Göteborg. Transportstyrelsen svarade att åtgärder hade – och skulle vidtas – men eftersom huvudskyddsombudet inte upplevde någon förändring gick ärendet vidare till Arbetsmiljöverket.

I december genomförde Arbetsmiljöverket en inspektion hos den aktuella sektionen i Göteborg och den 1 mars kom myndighetens beslut. Där står det bland annat att "Vi bedömer att det finns brister i er arbetsmiljö, som kan leda till att någon blir sjuk eller skadar sig." Arbetsmiljöverket konstaterar vidare att det finns brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet och att myndigheten inte systematiskt utreder ohälsa, olycksfall och allvarliga tillbud som uppstår i verksamheten.

– Det är bra synpunkter som Arbetsmiljöverket lämnar, säger Gunnar Ljungberg, sjö- och luftfartsdirektör på Transportstyrelsen. Vi jobbar ständigt med att förbättra vår arbetsmiljö och det går alltid att bli bättre.

## "Saknas kunskap om att anmäla"

I samband med Arbetsmiljöverkets inspektion uppgav en chef vid Transportstyrelsen att "Det saknas kunskap om att anmäla allvarliga händelser till Arbetsmiljöverket. Det är därför exempelvis fallolyckan inte blev anmäld i anslutning till händelsen. Utredningen av fallolyckan har inte gjorts i egentlig mening, enbart vissa delar."

*Hur ser du på att Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för arbetsmiljön inom sjöfarten, brister i det egna arbetsmiljöarbetet?*

– Jag förstår att man kan dra den parallellen, men vi är över 2 200 medarbetare. Vi har en personalavdelning som arbetar med rutiner om arbetsmiljö internt och det bedrivs systematiskt arbetsmiljöarbete ute i avdelningarna, säger Gunnar Ljungberg och fortsätter:

– Sedan har vi då inspektörerna som tittar på arbetsmiljön i sjöfartsbranschen. Det är inte nödvändigtvis så att bristerna i våra interna skriftliga rutiner hänger ihop med vår tillsynsverksamhet. Det finns ingen korrelation mellan föreläggandet och det arbete som en förhållandevis liten del av våra inspektörer utför i sitt arbete med tillsyn i sjöfartsbranschen.

De uppdagade bristerna i det systematiska arbetsmiljöarbetet och vitesföreläggandet gäller hela Transportstyrelsen, inte bara sektionen där inspektionen genomfördes. Det myndigheten måste göra för att slippa böter är att ta fram skriftliga rutiner som beskriver hur de utreder orsakerna till ohälsa, olycksfall och allvarliga tillbud som inträffar.

## Skyddsombudet välkomnar beslutet

Huvudskyddsombud Annie Kronholm Eriksson välkomnar Arbetsmiljöverkets beslut, men säger att hon föredragit att omhänderta problemen internt.

– Det hade varit önskvärt om vi hade haft en dialog och hittat lösningar innan det gick så här långt. Men vi hade gjort allt vi kunde utan att få gehör och därför såg vi ingen annan möjlighet än att ställa formella krav, säger hon.

Annie Kronholm Eriksson menar att flera faktorer kan ligga bakom den uppkomna situationen och bristerna i Transportstyrelsens arbetsmiljöarbete.

– Mycket handlar nog om att man måste integrera arbetsmiljöarbetet i vardagen. Man kan inte separera arbetsmiljöfrågorna från det övriga arbetet. Men jag tror också det handlar om okunskap och att man faktiskt inte vet hur man ska göra det här.

Senast den 15 maj måste Transportstyrelsen ha åtgärdat bristerna.

– Vi ligger i startgroparna i det här arbetet och vi kommer att vara klara i tid, säger Transportstyrelsens förhandlingschef Benny Berglind i en intervju med Sjöbefälen i mitten av mars. **L S**



Transportstyrelsen är den myndighet som har ansvaret för tillsynen av arbetsmiljön inom sjöfarten. Nu riskerar Transportstyrelsen själv böter på grund av brister i sitt interna arbetsmiljöarbete.

## Arbetsmiljöverkets beslut

De skriftliga rutiner för hur ohälsa, olycksfall och allvarliga tillbud som inträffar ska enligt Arbetsmiljöverkets beslut minst ange följande:

- att ni ska undersöka vad som var orsaken
- att ni ska bedöma om det behövs åtgärder för att förhindra liknande händelser
- att ni ska informera arbetstagarna om händelsen och om åtgärderna
- när och av vem utredningarna ska göras
- vilka som ska medverka

Källa: Arbetsmiljöverkets beslut 2024-03-01



FOTO SOFI CEDERLÖF



## Välbesökt klubbkonferens

I mitten av april hölls Sjöbefälsföreningens årliga klubbkonferens, där två personer från varje klubbstyrelse bjuds in för att lära sig mer om fackliga frågor och utbyta erfarenheter med andra förtroendevalda. Den här gången gjordes en djupdykning i medbestämmandelagen, MBL och förtroendemannalagen. Det var också två externa föreläsare inbjudna, arbetsrättsjuristen Stellan Gärde som pratade om preskriptionstider och föreläsaren Ali Ravan, som pratade om ledarskap, kommunikation och inkludering. Dessutom fick deltagarna möjlighet att diskutera lokalfackliga frågor med varandra och en genomgång av den nya hemsidan.

– Det var jätteroligt att så många av våra förtroendevalda kom på klubbkonferensen och alla verkade nöjda med föreläsningarna och diskussionerna. De här tillfällena är viktiga för att träffa och vidareutbilda våra förtroendevalda så att vi fortsatt har engagerade lokala klubbar, säger Malin Persson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

## Viktiga förändringar i FAL-konventionen gynnar sjömännen

I början av april deltog Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson vid ett möte med IMO:s FAL-kommitté i London. Sjöbefälsföreningen sitter med i en expertgrupp via den fackliga organisationen ITF, International Transport Workers' Federation. FAL-kommittén ansvarar för FAL-konventionen, Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, som jobbar med att underlätta och förenkla formaliteter för fartyg, besättning, gods och passagerare.

– Vi fick igenom många viktiga förändringar i FAL-konventionen vid vårt senaste möte. Dessa gynnar sjömännen både vad gäller säkerhet, välbefinnande och trygghet. Till exempel fick vi igenom rätten att få personlig receptbelagd medicin vid hamnbesök, rätten att få lämna hamnområdet och att vid behov få sjukvård samt att få sina tillhörigheter hemskickade vid sjukvårdsbesök. Vi fick också igenom rätten att få ange brister ombord anonymt och utan risk för repressalier och rättigheten för besättningen att få information om eventuell illegal verksamhet som kan drabba fartyget i hamn, säger Lennart Jonsson.



## 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](mailto:info@sjomanskyrkan.com)

Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)



MEMBER OF THE CATHA TANKER ALLIANCE



## Vi expanderar vår svenskflaggade flotta kraftigt. Vi söker:

- *Kaptener*
- *Överstymän*
- *2:e Styrmän*
- *Tekniska Chefer*
- *1:e Fartygsingenjörer*
- *2:e Fartygsingenjörer*
- *Matroser*
- *Motormän*
- *Kockar*

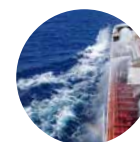
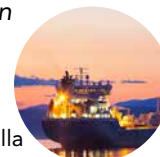
För ytterligare information, in och kolla på våra filmer [www.furetank.se/career](http://www.furetank.se/career)

eller kontakta:

Jonas Gunnarsson

E-post: [jonas.gunnarsson@furetank.se](mailto:jonas.gunnarsson@furetank.se)

Tel: 076-880 78 20



# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Bättre livskvalitet med bistånd och gratial

Efter flera års sjukskrivning och problem med psykisk ohälsa mår fotografen och före detta sjömannen Juha Eronen i dag bättre än på länge. Det ekonomiska stödet från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har varit en viktig del i hans tillfrisknande.

År 1980 började den 16-åriga västkustbon Juha Eronen sin sjöfartskarriär som obefaren jungman på Thunbolagets kanalbåt M/S Juno. De kommande 20 åren skulle han arbeta på en mängd mindre och större fartyg i den svenska handelsflottan. Vid sidan av jobbet hade han också ett brinnande intresse för film och foto. Han köpte sin första kamera 1985 och den var alltid med ombord. En period gick han också iland för att studera, bland annat en 20-veckors kurs i videofilmsproduktion, och därefter fick han jobb på ett mediehus i Dalarna.

*”Nu kan jag betala av på lån,  
jag har köpt två objektiv till kameran  
och handlat kläder och annat som  
man behöver. Det här har verkligen  
lättat upp tillvaron”*

– När jag sedan kom tillbaka till Göteborg 1993 var det jättesvårt att få jobb inom filmbranschen, så jag gick ut på sjön igen. Men jag ville inte fortsätta som matros och efter ett tag sökte jag in till Sjöbefälsskolan på Chalmers.

På väg hem en kväll under sitt andra studieår blev han överfallen av två okända personer. Han fick en hård spark i ryggen som förvärrade en gammal arbetsskada och en tid efter överfallet drabbades han av kraftigt ryggskott. Han halkade efter i studierna och vårterminen 1998 valde han att hoppa av utbildningen. Juha Eronen fick svårt att hålla i ihop tillvaron. Han tog smärtstillande för ryggen samtidigt som den låga inkomsten och återbetalningskraven på studielånen ledde till ekonomiska problem. År 2000 kontaktade han psykiatri och där fick han hjälp. Med tiden släppte oron och så småningom återkom även lusten att fotografera. I samband med en artikel om honom blev han tipsad om Stiftelsen Sveriges Sjömanshus som kan ge



*Juha Eronen har precis avslutat sin första fotoutställning på Café Mahogny i Göteborg.*

ekonomiskt bistånd till behövande sjömän och deras anhöriga. Juha Eronen kontaktade Sjömanshusstiftelsens kansli och det visade sig att han uppfyllde kriterierna för ekonomiskt bistånd. Först fick han ett par engångsbelopp för att täcka vissa specifika utgifter. Därefter blev han mottagare av de gratial på 20 000 kronor som delas ut två gånger om året.

– Min pension är inte fet så Sjömanshusstiftelsens stöd har betytt enormt mycket för mig. Nu kan jag betala av på lån, jag har köpt två objektiv till kameran och handlat kläder och annat som man behöver. Det här har verkligen lättat upp tillvaron, säger han.

Numera håller han ryggen i schack med hjälp av sjukgymnast och regelbunden träning. Han har också gått med i Göteborgs gatufotoförening och med stödet från Sjömanshusstiftelsen har han köpt ett reproställ för att digitalisera alla de bilder som han tog under åren till sjöss.

– Jag håller just nu på att avsluta min första riktiga fotoutställning med inramade bilder och så småningom hoppas jag kunna få lite småjobb som fotograf. Men det allra viktigaste är att fortsätta må bra. Det går inte att i ord beskriva hur skönt det är. Jag har fått livslusten tillbaka.

En del av Juha Eronens bilder finns på hans instagramkonto @eronen.juha.

Skanna QR-koden för att se en film om hur Stiftelsens arbete stöttar sjöfolket.



## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Ekonomiskt bistånd

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus viktigaste uppgift är den sociala verksamheten med det primära uppdraget att ge ekonomiskt stöd till behövande sjömän och deras anhöriga. Den som ansöker om bistånd hos Sjömanshusstiftelsen måste ha minst 75 seglationsmånader och fyllt 20 år. Information om vem som är berättigad till stöd och hur man ansöker finns på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se)

# Ny dom: Flaggstaten har ansvar

**Klimat och miljö till havs – vem ansvarar och är medlemmens rätt i fara? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde går igenom det rättsliga dagsläget.**

De sjöfackliga organisationerna arbetar mycket med den, för medlemmarna, viktiga arbetsmiljön. Arbetsmiljön innefattar flera olika delar. Utöver det klassiska arbetarskyddet omfattas även det avtryck som klimat- och miljökrisen medför. Nu har Europadomstolen konstaterat att medlemmarna som enskilda individer har rättigheter i samband med klimat- och miljökrisen då dessa är mänskliga rättigheter. Det finns dock skillnader när det gäller vem som är ansvarig.

Att sjöfartens rederier är ansvariga för sjömännens arbetsmiljö är reglerat i lag. Men vem har ansvar för sjöfartens avtryck inom klimat- och miljökrisen? Den internationella sjöfarten står för den större delen av alla godstransporter och bidrar till miljöfarliga utsläpp i både luft och vatten. Mängden gods i internationell sjöfart ökar, och förväntas fortsätta göra det. Detta medför att miljöpåverkan från sjöfarten ökar, förutsatt att det blir fler fartyg till havs eller att antalet resor ökar. Vem är då ansvarig om klimat- och miljöpåverkan påverkar medlemmarna negativt?

## Fartygsutsläpp är internationella

Klimat- och miljöproblematik i sjöfart delas upp i utsläpp i luft och utsläpp i vatten. Sjöfarten är internationell och utsläppen som genereras från fartyg drabbar inte alltid det landet fartyget kommer ifrån, utan kan färdas långt med vind, vågor och strömmar. Den internationella sjöfarten har utsläpp

som påverkar människors hälsa samt bidrar till försurning och övergödning av både land och vatten. Det föreligger med andra ord effekter och ansvar som är direkt kopplade till de verksamma bologerna inom sjöfarten. En viktig utgångspunkt är att de förpliktelser fartygsägarna har är reglerade och begränsade av föreskrifter i flaggstatens lagar. Om så är fallet har naturligtvis ägarna ansvar för negativa effekter.

För att komma till rätta med utsläppen finns internationella regelverk och styrmedel. Arbete pågår inom FN:s sjöfartsorgan IMO. Beslut som tas implementeras av medlemsstaterna i ytterligare regler inom sjöfarten. Havs- och vattenmyndigheten och Transportstyrelsen i Sverige, har regeringens uppdrag att implementera reglerna nationellt för att skapa en hållbar förvaltning av hav, sjöar och vattendrag. Det är med andra ord flaggstaterna som har ansvar för att regler finns för att bolag inom sjöfarten begränsar skadliga utsläpp av luftföroreningar. Men vad händer om en stat inte gör detta och enskilda medlemmar drabbas?

## Ny dom från Europadomstolen

Nu har Europadomstolen, i en dom mot Schweiz, fastställt att landet är ansvarigt för brott mot Europakonventionen på grund av att tillräckliga åtgärder inte vidtagits för att komma tillrätta med de negativa verkningarna av klimat och miljö för enskilda människor. Det rör sig om ett fall där äldre

kvinnor i Schweiz dragit landet inför domstolen för att deras hälsa drabbas oproportionerligt mycket av de ökande temperaturerna på grund av klimatförändringarna.

Domstolen konstaterade att Europakonventionens artikel åtta som reglerar den mänskliga rätten till skydd för enskildas privatliv eller familjeliv eller hem är tillämplig inom ramen för miljö- och klimatkrisen. Domstolen kom sammanfattningsvis fram till att staterna har en skyldighet att införa relevant, effektiv lagstiftning för att ge ett effektivt skydd för människors hälsa och liv. Samt att staten har ett stort utrymme för egen bedömning och att en omöjlig eller oproportionerlig börda inte får läggas på staten när det gäller prioriteringar och resurser.

## Accepterade inte åtgärder "i god tid"

Den konstaterade fysiska- eller psykiska inverkan på en enskilds hälsa eller livskvalitet är avgörande. Med tanke på den snabba klimatförändringen och avsaknaden av ett tillfredsställande regelverk i lagar och bestämmelser i Schweiz, accepterade inte domstolen att det i landets klimatlag endast fanns ett åtagande om att konkreta åtgärder skulle göras "i god tid".

Det är med andra ord nu klarlagt att det är flaggstaten som har ansvaret för de negativa följderna om en reglering inte införs som innebär att klimat- och miljöskador begränsas. Ett krav på kompensation från den drabbade medlemmen ska därför i denna situation riktas mot staten. Fartygsägarna kommer om så är fallet – det vill säga inga lagregler har införts – inte vara direkt ansvariga för klimat- och miljöskador. **SG**

**THUNBOLAGEN**  
ERIK THUN AB

A SUSTAINABLE SWEDISH PARTNER OVER GENERATIONS

Follow us on:  
[www.thun.se](http://www.thun.se)  
@erikthungroup



Här utbildas framtidens  
maritima beslutsfattare

## Vid Malmö centralstation ligger en iögonfallande koloss till skolbyggnad. På husfasaden möts gammalt och nytt. Inuti huset, som tillhör World Maritime University, möts studenter från hela världen – inte sällan för att formas till framtidens beslutsfattare.

TEXT OCH FOTO FREDRIK PALMQVIST

**MALMÖ** FEBRUARI 2024

Peter Orubebes tofflor gör ett hasande shjuff shjuff-ljud när han går genom studentkorridoren. Han pekar på de olika lägenhetsdörrarna i glada färger.

– Hon som bor därinne är från Thailand. Han därinne är från Sydafrika. Där är Guyana. Libyen. Jordanien. Och jag som bor härinne, Nigeria, säger Peter och fortsätter:

– I köket kan min korridorgranne från Bangladesh komma till mina puttrande grytor och fråga vad det är som luktar så gott. Jag svarar och frågar om han vill ha. Sen sätter vi oss och äter tillsammans. Två människor från två nationer som bygger relationer.

World Maritime University, WMU, är en FN-institution som grundades 1983 av International Maritime Organization, IMO. Utöver skolan i Sverige finns ytterligare två i Kina, i Shanghai och Dalian. Sedan uppstarten har WMU examinerat över 6 000 studenter från 170 länder och territorier.

Studenterna är inga förstagsstudenter. Snittåldern är 33 år och de flesta har många års arbetslivserfarenhet inom den maritima sektorn.

Även lärarna korsar kontinenter för att komma hit. Carolina Maria Romero är från Maracaibo i Venezuela. I Maracaibo finns Maracaibosjö som kallas Sydamerikas största sjö och är ursprunget till Carolinas intresse för vatten. I grunden är hon jurist och har arbetat för den venezuelanska regeringen men sedan 2011 är hon professor på WMU. Här ansvarar hon för programmet Maritime Law and Policy.

– Det som attraherade mig att flytta till WMU var att det är ett så välrenommerat universitet på global nivå. Och så får man dessutom chansen att jobba med FN, säger hon.

### Tvärvetenskapligt på ett annat sätt

På skolan finns även lokala lärare, som Johan Hollander. Johan kom hit som forskare från Lunds universitet och är numera professor inom Ocean Sustainability, Governance & Management.

– I Lund var alla mina kollegor biologer. Här kan de vara biologer, ingenjörer, ekonomer och jurister. Det blir tvärvetenskapligt på ett helt annat sätt. Det kan göra det svårare i och med bredden, men också mer intressant, säger han.

WMU:s huvudbyggnad ligger på Fiskehamnsgatan i Malmö. Utanför huvudentrén vilar två ankare mot varandra och på andra sidan kanalen står en guldfärgad propeller stor som ett studentrum.

Själva huvudbyggnaden har, liksom resten av skolan, en mix av olika bakgrunder. Tornhuset, stadens gamla hamnkontor, är klätt i tegel och ritades i början av 1900-talet av Harald Boklund, även känd som arkitekten bakom klassiska Apoteket Lejonet i Malmö.

2015 var det som att byggnaden blev tonårstrosig och växte ut en svart fasad i vassa linjer av metall och glas. Den nya delen ritades av australienska arkitektfirman Terroir i samarbete med olika arkitekter, däribland Kim Utzon som är son till Jörn Utzon, i sin tur mest känd för att ha designat Operahuset i Sydney.

WMU:s lokaler finansieras av Malmö stad. Skolan är mer eller mindre beroende av sponsorpengar. Att läsa ett 14 månaders MSC-standardprogram kostar nära 250 000 kronor. Vill man ha all inclusive med boende, studiebesök och månadspeng går det på cirka 600 000 kronor.

### Har sin familj i Sverige

För närvarande läser 131 studenter MSC-programmen i Malmö. 104 av dem får skolgången sponsrad av olika stiftelser och organisationer, som The Nippon Foundation of Japan. Majoriteten av de resterande studenterna får utbildningen betald av sina arbetsgivare.

Så är fallet för Yoonock Lee. Yoonock är 39 år och växte upp i den gigantiska hamnstaden Busan i Sydkorea. Hon arbetar till vardags för statligt ägda Yeosu Gwangyang Port Authority.

– Här på skolan funderar jag på att skriva min avhandling om hur man kan ta fram index för att anpassa automatiserade containerterminaler till våra hamnar i Korea. Idag använder Korea mycket av sin kranteknologi från Kina. Det är inte optimalt. Vi behöver vår egen teknologi.

Yoonock är en av få studenter som har sin familj i Sverige. Hon och hennes man, som arbetar inom den sydkoreanska kustbevakningen, flyttade hit med parets två döttrar.

– Mina döttrar älskar Sverige. Framförallt älskar de sin internationella skola här. I Korea är lärarna väldigt strikta och barnen ska sitta tysta med händerna på bänken. Här tycker mina barn att skolan är mer som en lek, säger hon, ler och himlar med ögonen åt sina döttrars kommentar.



Peter Orubebe



Urbana Hängsel, som tillbyggnaden på World Maritime University kallas, tilldelades Årets Stadsbyggnadspris 2015. Foto: Mark Syke



Redan 1908 uppfördes Tornhuset som kontorshus för Malmö hamn. Sedan 1997 har det använts av Malmö högskola och 2015 flyttade WMU in i lokalerna.



Den gyllene fartygspropellern som ligger på andra sidan Älvsborgsbron från WMU fotograferas flitigt av turister och andra besökare.

Peter Orubebe har inte samma familjefördel. Hans fru och deras tre barn – två söner och en dotter – är kvar i Nigerias huvudstad Lagos.

– Det värsta med att vara här är såklart att vara utan min familj. Mina barn. Jag var hemma i Nigeria över jul men däremellan är det längst jag har varit ifrån dem. Men vi pratar åtminstone i telefon varje dag.

Peter Orubebe är 36 år. Han har många års erfarenhet inom Nigerias maritima administration, och på fritiden skriver han poesi. Han växte upp i en by som är omgiven av vatten och där den största delen av befolkningen tillhör Ijaw-stammen. Stammen är känd för att vara ett fiskande folk men hans pappa var inte fiskare utan polis. Hans mamma grundskolelärare. Självs drogs Peter till havet.

– Jag växte upp runt vatten. Mina första minnen av hav var när vi tog färjan för att komma till vår by. Det var varmt, tropiskt. Båten gled fram och man kunde stoppa ner händerna i vattnet och känna ett lugn i hjärtat. Jag brukade fylla mina händer med vatten tills mamma sa 'Vad gör du!', säger han i sin mammas röst och visar hur hans ena hand är moderns och visrar daskar till den andra handen, sin egen. Han skrattar med hela magen.

### Studieresor över hela världen

Resan till Sverige är den första utlandsresan för många av studenterna, men långt ifrån den sista. Under studietiden åker de på studieresor över hela världen. Till Storbritannien och Singapore. Japan och Zanzibar. Beroende på vilket program de läser får de lära sig om alltifrån hamnlogistik till sjögräsängar.

– Studenter inom vår inriktning åker till Zanzibar varje år. Där samarbetar vi med ett maritiminstitut som har drygt 40–50 forskare som jobbar med klimatförändringar, korallrev, mangroveskogar och sjögräsängar, säger Johan Hollander och fortsätter:

– Många av dessa habitat som djuren lever av håller på att försvinna. Därför måste vi lära oss hur man återrestaurerar habitat som har försvunnit. Självs jobbar jag med sjögräsängar. På Zanzibar finns det 14 olika arter av sjögräsängar medan vi i Sverige bara har en. Där är det ännu viktigare att tänka på hur och var man kan återanpassa arter. Till exempel skulle arter som är vana att leva djupt nere ha svårt att anpassa sig om de planterades grunt.

Något som studenter och lärare på WMU återkommer till, förutom att anpassa sig

FOTO WMU



Carolina Maria Romero

FOTO WMU



Johan Hollander



Yoonock Lee

till det kalla vädret och sitt livs första snö, är gemenskapen. Det är påtagligt att det trots mångårig arbetslivserfarenhet bland studenterna är fortsatt "studentsk" stämning på skolan. Studenter står i korridorerna med böckerna mot bröstet och diskuterar en tuff skoluppgift eller var de ska ses på en öl efter skolan.

### Korslärande mellan lärare och student

Men olikt många andra universitet kan studenternas tidigare arbetserfarenhet ofta leda till korslärande mellan studenter och lärare.

– Det bästa med att arbeta här är att det är inte bara jag som lär studenterna. Studenterna lär även mig. Det är många väldigt kunniga människor här med mycket erfarenhet inom områden som man själv inte har koll på, säger Carolina Maria Romero.

Och ibland kommer det fram oväntad information i klassrummen. Som den gången när en gästprofessor var på plats i Carolinas klass och pratade om ett fall från Internationella havsrättsdomstolen i Hamburg. Fallet handlade om ett argentinskt fartyg som blivit uppehållet i en hamn i Ghana. Det visade sig att en av studenterna arbetat som kadett på det argentinska fartyget vid tillfället och kunde därmed bidra med insiderrinformation.

– På skolan går studenter som ofta hamnar på väldigt spännande positioner. Här finns med andra ord framtidens ledare och beslutsfattare. Det är inspirerande att tänka på att jag har deras öra i 14 månader. Alltså får även jag en chans att på så sätt påverka till en bättre värld, säger Johan Hollander.

Positionen som WMU:s universitetskansler innehas av IMO:s generalsekreterare, som sedan 2024 heter Arsenio Dominguez och som nyligen besökte

skolan. I och med den nära kontakten med IMO har studenter och lärare en direktlinja till beslutsfattarna.

– Att man är så nära människor som kan påverka är något man ska ta vara på. Man har verkligen chansen att få prata med IMO:s generalsekreterare eller The Nippon Foundations högsta chef, säger Peter Orubebe.

*Finns det risk att det leder till nepotism i framtida arbetsbeslut? Att studenter och lärare från WMU har så nära kontakt.*

– Jag tycker att man slänger sig för mycket med ordet nepotism. Jag tycker att det handlar om mänskliga relationer och att det finns fördelar med att ha en viss närhet. Till exempel om vår grupp har två personer från Filippinerna och gruppen vill prata med den filippinska rektorn på WMU så kanske man först skickar fram

de två personerna för att de talar samma språk. Det blir helt enkelt tydligare kommunikation från början.

Tillsammans med 14 andra studenter har Peter startat upp Global Ocean Literacy Initiative, GOLI. Syftet med organisationen är att sprida medvetenhet kring havens tillstånd och framtid.

– Det är så lätt att bara gå den här utbildningen och sen åka hem och köra på som vanligt. Men när man får en sån här chans måste man göra något av den. Vi som är kunniga måste sprida ordet även när vi kommer hem.

*Vad tror du att du kommer göra i framtiden, när du kommer hem?*

– Jag vill fortsätta att sprida kunskap. Just nu är det väldigt jobbigt att vara ifrån min familj, men i slutändan vet jag att jag gör det för 'the greater good'. **FP**



Det maritima temat finns runt om Universitetsholmen där WMU är beläget. Utanför byggnaden, på Fiskehamngatan, ligger två stora ankare utanför entrén.

”Det är kul  
att se folk  
lysa upp”





Studentmässan Career event på Sjöfartshögskolan i Kalmar är en populär mötesplats för studenter och företag, och även i år var antalet utställare högt. Årets projektledare Nicole Wedel och vice projektledare Anton Sundström går tredje året på Sjökaptnensprogrammet.

– Stämningen har varit helt fantastisk, jag är jättenöjd, säger Nicole Wedel. TEXT OCH FOTO MADELEINE FAGERSTRÖM

**KALMAR** MARS 2024

### Hur känner ni att mässan har gått?

– Det har gått över förväntan! Det har varit en väldigt rolig dag och så kul att det är många utställare och besökare som varit här. Alla är så glada och positiva. Rederierna och andra utställare har verkat taggade på att få prata med studenterna och studenterna har sett fram emot att få prata med rederierna, säger Nicole Wedel.

### Vad har varit roligast?

– Det roligaste har varit att se allt falla på plats. Det är svårt innan dagen att veta om allt blir bra och det var så skönt att se att allt löste sig. Man kände att 'wow det blev faktiskt en mäsas' och det kändes sjukt bra, säger Nicole Wedel.

Anton Sundström berättar att det är många som haft intervjuer för både praktikplatser och jobb parallellt med mässan och att det roligaste har varit att se sina kurskamrater lyckas.

– Det är kul att se folk lysa upp efter att de haft trevliga diskussioner och samtal om praktik med mera. Det är verkligen ett bra tillfälle att få kontakt med folk i branschen, säger han.

### Det är er första gång som projektledare och vice projektledare, vad har de största utmaningarna varit?

– Den största utmaningen har nog varit att veta vad som krävs av en. Ingen av oss har varit med i projektgruppen innan så man är rädd att man har glömt något då det är så mycket som ska hinnas med innan själva dagen, säger Nicole Wedel.

### Vad är ni mest nöjda med?

Båda håller med om att det bästa med dagen var att se hur positiva och glada alla besökare har varit.

– Jag är så stolt över våra företagskontakter som fått hit så många rederier, och glad över att rederierna verkar nöjda med dagen. Vi har också haft rekord med

43 utställare i år, vilket är superkul, säger Nicole Wedel.

### Har ni fått mycket stöttning?

– Det har vi verkligen! Hela gruppen har varit så hjälpsam och vi vill ju alla att det ska bli en så bra och trevlig mäsas som möjligt, säger Nicole Wedel.

De berättar även att de i år valde att ta in en extra företagsvärd i projektgruppen. Tidigare år har det varit tre företagsvärdar i gruppen, två kaptnsstudenter och en ingenjörstudent. Men i år har två kaptnsstudenter och två ingenjörstudenter varit företagsvärdar i projektgruppen.

– Dels har det varit till stor hjälp i projektgruppen, men vi kan också se att det har blivit mer variation bland utställarna och fler företag som är intresserade av ingenjörer också, säger Anton Sundström.

### Hur många besökare hade ni?

– Svårt att säga, vi har inte räknat, men det känns som att mässan varit välbesökt. Antal besökare är inget mått på succé heller utan vi tycker att det bästa resultatet handlar om interaktioner och trevliga diskussioner, säger Anton Sundström.

### Vad har ni fått för reaktioner från utställarna och besökarna?

– Vi skickar alltid ut en enkät för att fråga om förbättringar, men än har jag bara hört positiva saker, säger Nicole Wedel.

– Vi hoppas såklart att alla är nöjda. Vi har gjort vad vi kan för att skapa en trevlig mäsas för våra besökares skull, säger Anton Sundström.

### Vad beror det stora intresset för mässan på, tror ni?

– Jag tror att rederierna ser det som en bra möjlighet att få ett ansikte på de studenter som kan bli deras anställda i framtiden. Det ger ett mänskligare första intryck än cv-uppgifter på ett papper, säger Anton Sundström.

– Ja, och studenterna har verkligen möj-

lighet att få en bild av en framtida arbetsplats, instämmer Nicole Wedel. Även ettorna är intresserade av att skapa kontakter tidigt. Jag har varit med alla mina tre år och det är väldigt kul att få träffa folk i den bransch man vill jobba inom.

### Ser ni ett stort intresse även från landbaserade företag?

– Ja, det har varit en bra blandning, och vi har även fått hit andra rederier som inte varit här tidigare.

### Vad tycker ni om föreläsningarna?

– Vi har satsat på att få in lite nya föreläsare i år och vi är väldigt stolta över att Åsa Lindgren från Polarforskningssektariatet ville komma hit och prata om det geopolitiska läget i Arktis. Det är ett ämne som är väldigt aktuellt för alla, inte bara för studenter, säger Anton Sundström.

### Hur kommer det sig att du ville bli projektledare?

Nicole Wedel har varit företagsvärd både första och andra året.

– Jag blev pushad av tidigare års projektledare som trodde att jag skulle passa i den rollen. Det har varit mycket jobb, men jätteroligt. Jag gjorde verkligen rätt val, säger hon.

### Har ni några tips till nästa års projektgrupp?

– Börja i tid, för att slippa stressa. Vi har också en gemensam grupp där alla kan skriva. Det underlättar då alla går i olika klasser, säger Anton Sundström.

– Jag har också ställt jättemånga frågor till förra årets projektledare, och trots att de har jobb nu så hjälpte de gärna till och bryr sig fortfarande om mässan. Så var inte heller rädd för att ställa frågor, säger Nicole Wedel.

### Var ser ni er själva efter examen?

– Jag tänker mig något inom tank, kem eller gas, säger Anton Sundström.

– Jag testar gärna på olika saker nu under praktiken, sen tar jag det som det kommer, säger Nicole Wedel.

### Tror ni att det är meriterande att ni varit med i projektgruppen?

– Ja! Det är definitivt en del av varför man vill vara med. Man vill ju bli befälhavare en dag och då är det bra att skaffa sig erfarenhet av att arbeta i grupp. Det kommer vara något man har användning av i sitt yrkesliv sen, säger Anton Sundström. **MF**



# 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

15-17 maj 16-18 jul  
21-23 maj 14-16 aug  
28-30 maj 28-30 aug  
12-14 jun m.fl.  
25-27 jun  
10-12 jul



### ADVANCED FIRE FIGHTING

13-14 jun  
29-30 aug  
26-27 sep  
24-25 okt



### MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



### MEDICAL FIRST AID

29 maj  
26 jun  
11 sep  
9 okt  
6 nov  
4 dec



### SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

6 maj 15 jul  
20 maj 20 aug  
3 jun 17 sep  
17 jun  
1 jul



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

7 maj 24 jun 9 sep  
14 maj 9 jul m.fl.  
27 maj 13 aug  
4 jun 20 aug  
11 jun 27 aug



### SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



### MEDICAL CARE

29-30 maj  
26-27 jun  
11-12 sep  
9-10 okt  
6-7 nov  
4-5 dec



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



### FAST RESCUE BOAT

15-16 maj 21-22 aug  
12-13 jun 18-19 sep  
3-4 jul



### CROWD & CRISIS MNG

13-14 maj 26-27 aug  
10-11 jun 23-24 sep  
8-9 jul



### PFSO

På begäran



### PSO

På begäran



## REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

### MÅNDAG

#### CROWD & CRISIS MNG

6 maj  
3 jun  
1 jul  
19 aug  
16 sep



### TISDAG

#### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

7 maj 27 aug  
14 maj 17 sep  
4 jun 24 sep  
11 jun  
7 jul



### ONSDAG

#### BASIC SAFETY

7-8 maj 13-14 aug  
14-15 maj 20-21 aug  
4-5 jun 27-28 aug  
11-12 jun 17-18 sep  
9-10 jul 24-25 sep



### TORSDAG

#### FAST RESCUE BOAT

15 maj  
13 jun  
4 jul  
22 aug  
19 sep



#### ADVANCED FIRE FIGHTING

8 maj 14 aug  
15 maj 21 aug  
5 jun 28 aug  
12 jun  
10 jul



## FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

### MÅNDAG

#### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

27-28 maj  
17-18 jun  
24-25 jun  
9-10 sep



### TISDAG

#### BASIC SAFETY

27-28 maj  
17-18 jun  
24-25 jun  
9-10 sep



### ONSDAG

#### MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

29-30 maj  
26-27 jun  
11-12 sep  
9-10 okt  
6-7 nov  
4-5 dec



#### ADVANCED FIRE FIGHTING

28 maj  
18 jun  
25 jun  
10 jul  
14 aug  
21 aug  
28 aug



#### MEDICAL FIRST AID

29 maj  
26 jun  
11 sep  
9 okt  
6 nov  
4 dec



### FREDAG

Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



TEMA  
UNDER SVENSK FLAGG

# Sjöfartspolitiskt toppmöte

2024-02-08



Politikernas intresse för en inhemsk handelsflotta har länge varit svalt samtidigt som många andra europeiska länder fortsatt att vässa konkurrensvillkoren i sina fartygsregister. I dag är den svenskflaggade handelsflottan nere på en historiskt låg nivå med under 100 större fartyg. Men i takt med att oron i omvärlden växer har beslutsfattarnas vilja att stärka den svenska sjöfarten ökat och infrastrukturminister Andreas Carlson säger att det är brådskande att vidta åtgärder för att göra det svenska fartygsregistret mer fördelaktigt. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SOFI CEDERLÖF

Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson, Svensk sjöfarts vd Anders Hermansson och Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark arrangerade i samarbetet Blå Tillväxt ett sjöfartspolitiskt toppmöte.





# Enighet om sjöfartens betydelse bland politiker och branschfolk

Den svenska handelsflottan har krympt till en historiskt låg nivå med under 100 större fartyg registrerade. Samtidigt har oron i omvärlden ökat intresset för sjöfartens betydelse och under ett möte i februari där riksdagspolitiker och branschföreträdare träffades rådde enighet om att sjöfartens konkurrensvillkor måste förbättras. *TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN*

**STOCKHOLM** FEBRUARI 2024

När Jonas Bjelfvenstams omdebatterade utredning om den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar överlämnades till regeringen hösten 2010, fanns det runt 200 svenskregistrerade fartyg över 500 brutto. Utredaren konstaterade att 200 till 250 fartyg var en lagom nivå för att upprätthålla nödvändig sjöfartskompetens och för att kunna påverka miljö- och säkerhetsarbetet i internationella sammanhang. Att ha svenskflaggade fartyg för att trygga samhällsförsörjningen

och säkra beredskapen ansågs däremot inte nödvändigt. Det kunde omhändertas genom avtal och kontrakt med utlandsflaggat tonnage. I dag är tonläget annorlunda. Pandemin visade sårbarheten i de globala transportsystemen och Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina har satt den svenska flaggens betydelse för totalförsvaret och samhällsförsörjningen på dagordningen. I februari bjöd Blå tillväxt – ett samarbete mellan Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart – in riksdagsledamöter från olika partier för att diskutera den svenska sjöfartens vill-

kor och framtid. Stämningen runt det skeppsformade konferensbordet på Wallenius huvudkontor i Stockholm där mötet hölls var god och det rådde en bred samsyn om nödvändigheten av svenskflaggade fartyg utifrån miljöaspekter, personalförsörjning och beredskap.

– Sjöfarten tar större plats i utskotten i dag och det finns ingen schism i de här frågorna, sa riksdagsledamoten Jimmy Ståhl (SD) i en intervju efter mötet. Vi vill verkligen att det ska ske saker skyndsamt och att rederierna ska ha råd att ha fartyg under svensk flagg.

Samtidigt har den svenska sjöfarten hamnat i ett kritiskt läge. De senaste 15 åren har antalet fartyg under svensk flagg halverats till knappt 100 fartyg över 500 brutto och söktrycket till Sjöbefälskolorna sjunker. Diskussionerna under politiker-mötet handlade om vad som behöver göras för att få fartygsregistret att växa. Att skattereglerna missgynnar den svenska flaggen i relation till flera andra nationers fartygsregister har påvisats i flera rapporter genom åren och enligt Mikael Lind-

”Den utredning vi tog emot tillsatte vi tidigt och med kort utredningstid just med anledning av hur angeläget det är att stärka sjöfartens konkurrenskraft i Sverige. Ambitionen är tydlig från regeringen, min ambition är mycket tydlig att vi ska öka inflaggningen av svenska fartyg. Det blir ytterligt viktigt i ett säkerhetspolitiskt läge där rådigheten över den svenska handelsflottan som till stor del är flaggad utomlands behöver öka. Vi har aviserat att vi kommer att bereda de här förslagen i högt tempo. Det rör stämpelskatten, översyn av tonnageskatten, vi har aviserat att vi ska ta fram och bereda ett förslag om ett bareboatregister, vi är måna om att öka kompetensförsörjningen i den svenska sjöfarten och vi har också lagt med sjöfarten från början i uppdraget i den långsiktiga nationella transportinfrastrukturplaneringen för första gången. Så det sker mycket inom sjöfarten och tiden är knapp.

Infrastrukturminister Andreas Carlson under en frågestund i riksdagen den 1 februari där han svarade på frågan om hur han ville arbeta vidare med svensk sjöfart utifrån utredningen om stämpel- och tonnageskatten som överlämnades till regeringen i början av året.



mark, ombudsman och kassör i Seko sjöfolk, är det svenska fartygsregistret inte längre lönsamt.

– De rederier som väljer att flagga svenskt gör det enbart med hjärtat, sa han under mötet. Rent ekonomiskt är det mycket mer fördelaktigt för rederierna att ha sina fartyg under utländsk flagg.

### Dyrt att sätta svensk flagg på fartyg

De främsta skälen till det svala intresset för det svenska fartygsregistret som fördes fram var ofördelaktiga konkurrensvillkor. Stämpelskatten gör det dyrt att sätta svensk flagg på fartyg och reglerna i tonnageskattesystemet är mindre förmånliga än i andra länder. Svensk sjöfarts vd, Anders Hermansson, förklarade att EU har gett medlemsländerna ett ramverk inom vilket respektive stat kan besluta om skattevillkoren för sjöfarten. Och

medan Sverige valt att endast utnyttja runt 30 procent av det totala skatteutrymmet har många andra länder i princip fyllt ut hela ramen.

– För oss handlar det inte om att vi vill ha regler för att kunna konkurrera med Cypern eller Malta, sa Anders Hermansson. Men vi måste få samma villkor som våra grannländer, annars går det inte.

En återkommande fråga under mötet var villkoren i det svenska tonnageskattesystemet som är så snäva att en mängd fartyg utesluts ur systemet. Dit hör kravet att fartyg måste gå minst 75 procent av tiden utanför svenska farvatten för att uppfylla kriterierna för tonnageskatt. Inte heller upphandlad trafik, som den mellan fastlandet och Gotland, har rätt till tonnageskatt. Därmed får svenska rederier svårt att konkurrera med utländska aktörer om trafiken på inhemska farvatten. Claes

Berglund, chef för samhällsrelationer och hållbarhet i Stena AB och ordförande i Svensk sjöfart, berättade hur Stena går tillväga för att hävda sig i den internationella konkurrensen på svenska inrikeslinjer.

–Vårt bolag på Cypern hyr ut våra fartyg till Danmark. Då kan de gå med dansk tonnageskatt i svenska vatten och därmed bli konkurrenskraftiga. Vi har inte så mycket verksamhet i Sverige i dag. Av våra cirka 150 fartyg är bara sju till åtta stycken svenskflaggade, sa han.

### Förändringar på gång

Men nu kan förändringar i skattesystemet vara på gång. I början av året offentliggjordes den utredning om tonnage- och stämpelskatten (Vågade skatter – navigering i sjöfartens förutsättningar) som regeringen beställt ett halvår tidigare. I den föreslår utredaren att kravet om att gå 75 procent av tiden utanför svenska farvatten minskas till 10 procent. Enligt företrädarna för Blå tillväxt är det ett steg i rätt riktning, men även en lägre procent-sats kan ställa till problem för fartyg som man gärna vill öppna upp systemet för, däribland specialfartyg och bogserbåtar.

– Ett förslag är att införa ett tonnageskattesystem som är öppet för alla, men precisera de fartyg som man vill stänga ute från systemet. Vill man inte att skär-gårdstrafiken, kasinofartyg och bostads-



Furetanks vd Lars Höglund samtalar med Johanna Rantsi från Moderaterna.



Jimmy Ståhl (SD)

fartyg ska kunna få tonnageskatt, så skriv det, sa Anders Hermansson.

Också upphandlad trafik behöver kunna anslutas till tonnageskattesystemet, menade företrädarna för Blå tillväxt. Annars finns en överhängande risk att inhemska fartygslinjer tas över av utländska rederier, som exempelvis den mellan fastlandet och Gotland.

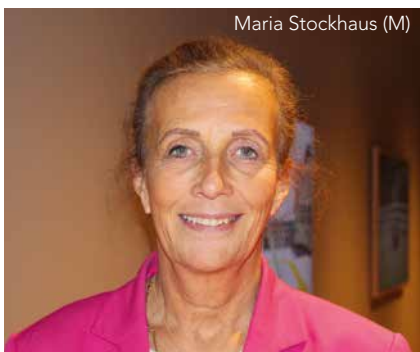
– För en del andra europeiska länder med bara några få hamnar kanske det här spelar mindre roll, men för Sverige som nästan har fler inrikes hamnar än det finns hamnar i hela Östersjöområdet är det här en superviktig fråga, sa Anders Hermansson.

### Brist på svenska sjömän

Även stämpelskatten togs upp under mötet. I Sverige betalas en stämpelskatt i samband med inflaggning av fartyg som ligger på 0,4 procent av det in-tecknade värdet. Det innebär en stor kostnad för den redare som vill sätta svensk flagg på sina fartyg. Den procentuella skatten medför också att fartyg som varit dyrare att bygga på grund av exempelvis satsningar på miljöteknik, blir dyrare att flagga in än billigare fartyg. I den aktuella utredningen föreslås stämpelskatten ersättas med en avgift, så som man gjort i många andra europeiska länder, och det var något som flera under mötet välkomnade, bland annat Lars Höglund, vd i Furetank.

– Stämpelskatten är jätteviktig för oss, sa han. Vi har 13 miljoner som ska ut i stämpelskatt för nya fartyg de kommande två åren, men vi kanske ska sätta dem på Malta istället i väntan på bättre villkor.

Under mötet diskuterades också bristen på svenska sjömän. Med en av Europas längsta kuster är Sverige beroende av sjöfartskompetens för att upprätthålla funktioner som lotsverksamhet, isbrytning och tillsyn av fartyg. Men trots upprepade rekryteringskampanjer för att locka ungdomar till branschen har antalet sökande



Maria Stockhaus (M)

till befälsprogrammen mer än halverats de senaste tio åren och Sjöfartshögskolorna har svårt att fylla klasserna. Det kan göra det besvärligt för rederierna att hitta rätt kompetens, samtidigt som befälsstudenterna har problem att hitta praktikplatser på svenska fartyg under utbildningen eftersom den inhemska handelsflottan är så begränsad.

– De svenskflaggade fartygen räcker inte till för att förse alla studenter med praktikplatser, sa Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson. Och det här är allvarligt. Den första fartygsförlagda praktiken kan vara helt avgörande för om man vill fortsätta inom sjöfarten, och hamnar man på ett fartyg där kanske inte en enda person pratar ens eget språk är det risk att man känner att det här inte är något för mig och hoppar av utbildningen.

Riksdagsledamoten Maria Stockhaus (M) undrade om det finns tillräckligt med utbildningsplatser på skolorna, vilket branschföreträdarna sa att det gjorde. Däremot påpekade Anders Hermansson att det finns andra regler kopplade till utbildningen som behöver förändras.

– Vi har ett gäng svenska särregler som skulle behöva ses över, sa han. Exempelvis får du inte tillgodoräkna dig sjötid om du arbetar på fartyg som går i Öresund eftersom det anses vara för enkelt att navigera där. Men med tanke på den intensiva fartygstrafiken i området och de täta hamnanlöpna kan man fråga sig hur enkelt det egentligen är.

### Konstruktiva samtal

I intervjuer som Sjöbefälen gjorde med några av trafikskottets riksdagsledamöter i anslutning till mötet, sa alla att de tyckte det varit bra diskussioner. En av dem var Johanna Rantsi från Moderaterna.

– Det var ett jättebra möte. Jag gillar formen med en liten skara som samlas och för positiva och konstruktiva samtal.

Förslagen i utredningen om tonnage-



Johanna Rantsi (M)

och stämpelskatten ansåg Johanna Rantsi var bra överlag. Men hon menade att vissa förslag behöver skruvas på innan de läggs fram i riksdagen för beslut.

– Utredningen bekräftar vår tidigare politik och det var verkligen bra att man kunde få fram den så snabbt och att den är relativt omfattande. Men jag har några frågetecken, som de tio procenten av tiden som fartyg måste gå utanför Sverige för att kunna få tonnageskatt. Varför just den procentsatsen? Varför inte noll? Men det är inget som säger att det är just de förslagen som utredningen föreslår som vi kommer att lägga fram för riksdagen.

Även Jimmy Ståhl tyckte att det fanns inslag i utredningen som kunde förbättras.

– Utredningen genomfördes väldigt snabbt, vilket antagligen bidrog till att den inte blev komplett i alla delar, sa han. Vi vill göra mer för att stärka konkurrenskraften inom sjöfarten, som att satsa mer på inlands- och kustsjöfart.

Från oppositionen deltog bland andra socialdemokraten Mattias Ottosson. Han sa att han värdesätter samarbetet med sjöfartens parter inom Blå tillväxt.

– Framför allt uppskattar jag att arbetsgivare och personalsidan gör det här tillsammans. Det ökar trycket på oss politiker att agera när vi vet att det är en hel bransch som står bakom. Det väger tyngre än om argumenten bara kommer från den ena parten.

Om innehållet på dagens möte säger han att han stämmer in i det mesta som sades.

– Jag delar de synpunkter som framkom, som att det är en brist att svenska fartyg inte kan gå i nationell trafik under svensk flagg med tonnageskatt. Utredningen om tonnage- och stämpelskatten är i grund och botten bra, men möjligen hade man kunnat gå lite längre.

När mötet hos Wallenius äger rum är förslagen i Vägade skatter på remiss och det är ännu oklart hur de skarpa förslagen





Mattias Ottosson (S)

kommer att se ut. Maria Stockhaus tror dock inte att det blir några problem att få riksdagen att godkänna förslagen.

– Det handlar inte om så stora pengar och frågan om svenskflaggade fartyg har uppgraderats de senaste åren. Till viss del har sjöfarten också fått draghjälp av försvaret, säger hon.

### Behöver fler fartyg och fler studenter

Uppmärksamheten kring sjöfartens villkor är något som gläder Lennart Jonsson. I en intervju efter mötet sa han att det inte bara är viktigt att regeringen agerar i frågan, utan att de också gör det skyndsamt.

– Vi behöver framför allt två saker: fler fartyg under svensk flagg vilket skapar svenska sjöarbetsplatser och fler studenter till Sjöbefälsskolorna. Och de båda frågorna hänger samman. Får vi bara in fler svenska fartyg tror jag att även studenterna kommer. Ska man lägga fyra år på en utbildning vill man veta att det finns jobb med bra villkor när man är klar.

Precis som övriga sjöfartsföreträdare som deltog på mötet efterlyser Lennart Jonsson bättre villkor för de redare som väljer att flagga svenskt. Som en tonnageskatt med villkor i nivå med dem i Danmark och Norge liksom att stämpelskatten ersätts med en stämpelavgift. Han anser att läget för den svenska sjöfarten är bekymmersamt men säger samtidigt att han är optimistisk inför framtiden.

– Jag ser ljuset i tunneln och det är inte loket som kommer. För första gången på mycket länge har våra lagstiftare fått upp ögonen för sjöfarten och även om det är en spinn off på den orosvärld vi lever i och att det är bedrövligt att det ska till ett krig i Europa för att man ska förstå värdet av svensk sjöfart, så är det positivt att sjöfartens betydelse lyfts fram. Jag hör till och med lastägare som säger att de vill frakta med svenska fartyg eftersom det är en kvalitetsstämpel, och det är något man sällan hört dem säga tidigare. **LS**

# Försvarsberedningen: Sjötransporter i kris och krig måste säkras

Få svenskflaggade fartyg och många utländska ombordanställda skapar problem i totalförsvarsplaneringen. Det framgår av Försvarsberedningens delrapport Kraftsamling som handlar om totalförsvaret och belyser bland annat sjöfarten. *TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN*

**GÖTEBORG** MARS 2024

Kraftsamling är Försvarsberedningens tredje delrapport och presenterades den 19 december. I rapporten pekas transportsektorn ut som mycket betydelsefull för samhällsförsörjningen samtidigt som det konstateras att hela transportkedjan behöver stärkas och utvecklas, däribland sjöfarten.

”Nittio procent av Sveriges import och export transporteras sjövägen. Försvarsberedningen konstaterar att Sveriges hamnar och sjöfart därför är av stor betydelse för totalförsvaret, inklusive förmågan att ta emot stöd, men också försörjningen i vår region”, står det i rapporten.

Carl Carlsson ansvarar för beredskapsfrågor hos branschföreningen Föreningen Svensk sjöfart. Han är glad över att sjöfartens betydelse lyfts fram i rapporten.

– Det som står i rapporten är mycket bra, säger han. Den tar upp sådant som vi har sagt i många år och nu får vi äntligen gehör för det.

### Behov av svensk personal

Men Försvarsberedningen belyser också svårigheterna med att säkerställa behovet av sjötransporter i kris och krig. Den lilla mängden fartyg under svensk flagg och att många av dem som arbetar ombord är utländska medborgare identifieras som problem. Vid höjd beredskap kan staten genom förfogandelagstiftningen ta kontrollen över svenskflaggade fartyg och, om allmän tjänsteplikt införs, beordra svenska sjömän att arbeta ombord. Dessa möjligheter omfattar däremot inte utlandsflaggat tonnage eller utländska sjömän.

– Att behovet av svenska fartyg och svensk personal lyfts fram är synnerligen välkommet. Jag uppfattar att vi är många som nu jobbar för att försöka öka antalet svenskflaggade fartyg och på olika sätt verkar för att öka både intresset och möjligheterna att jobba till sjöss, säger Carl Carlsson.

Han berättar att det ökande intresset för sjöfartens betydelse är tydligt. I januari deltog representanter för Svensk sjöfart vid Folk och försvars rikskonferens i Sälen, och branschföreträdare ingår i samarbeten med såväl Försvarsmakten som med civila myndigheter och sektorer inom ramen för totalförsvaret.

– Nu pratar man om sjöfart och vi är inkluderade både i samtal och arbete. Det är tydligt att man ser behovet och värdet av svensk sjöfart och vi ser nu förslag på konkreta och positiva regelförändringar, säger Carl Carlsson.

### Transporter är samhällsviktiga

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har pekat ut tio sam-



Carl Carlsson, Svensk sjöfart

FOTO SVENSK SJÖFART



Carl Carlsson från Svensk sjöfart tillsammans med överste Anders Åkermark under Försvarsmaktens Transportdagar 2022.

hällssektorer som särskilt viktiga för totalförsvaret, varav transportsektorn är en av dem. Under Trafikverkets ledning har det bildats samarbetsorgan inom respektive trafikslag, förkortat BT pos (Beredskapssektor transport, privat-offentlig samverkan). Där ingår offentliga och privata aktörer inom transportsektorn som tillsammans ska föreslå lösningar för att säkerställa att transportflöden fungerar i kris, höjd beredskap och krig. Carl Carlsson är ordförande för BT pos-sjö.

– Vi ska se till att transporter fungerar oaktat tillståndet i samhället. Staten har ju inga egna fartyg, tåg eller lastbilar och den svenska folkförsörjningen är därför helt beroende av ett fungerande samarbete mellan den offentliga och privata sektorn, säger Carl Carlsson.

### Förbättra skydd av civil sjöfart

Som ett led i att involvera sjöfarten i totalförsvaret ska också skyddet av den civila sjöfarten förbättras. Carl Carlsson berättar att det i närtid bildas en sjöfartsskyddskommitté där det bland annat ska tillses att det skapas ett sömlöst totalförsvaret.

– Det är fantastiskt bra och uppskattat att vi och hamnarna i Sjöfartsskyddskommittén nu äntligen samlas och konkret får jobba med Polisen, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen med flera. Sjöfartsskyddskommittén ska bland annat ha

till uppgift att stödja hamnar och fartyg med säkerhetsrelaterad information såväl i fred som kris och krig.

### Kopplas till Natos sjöfartsskydd

Sjöfartsskyddskommittén kommer att kopplas till Natos sjöfartsskydd och de rutiner som finns i Nato ska nu införlivas i det svenska systemet, berättar Carl Carlsson.

– För oss är det här en väldigt viktig åtgärd som vi efterfrågat i flera år och som innebär att våra fartyg kommer kunna få aktuella lägesbilder oavsett var i världen de befinner sig, som exempelvis i Röda havet. En annan mycket viktig uppgift för Sjöfartsskyddskommittén är att ta fram och öva rutiner för att leda och skydda sjötrafiken på svenskt vatten. Både Sjöfartsverket och marinen har pågående arbeten som nu fogas samman. **LS**

### Försvarsberedningen

Försvarsberedningen består av representanter för samtliga åtta riksdagspartier med Hans Wallmark, Moderaterna, som ordförande. Avsikten är att nå en så bred enighet som möjligt när svensk försvars- och säkerhetspolitik utformas. Den 19 december överlämnade Försvarsberedningen sin tredje delrapport, Kraftsamling, som handlar om totalförsvaret. Senast den 16 april i år ska Försvarsberedningens slutrapport vara klar.

Källa regeringen.se

## Trafikanalys:

För att svenska rederier ska vilja flagga in mer tonnage behöver fartygsregistret göras attraktivare och regelverken förenklas. Det framgår av Trafikanalys senaste rapport om den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO TRAFIKANALYS

### ÖSTERSUND MARS 2024

Myndigheten Trafikanalys publicerar årligen en rapport om hur den svenska sjöfarten står sig i konkurrensen med andra sjöfartsnationer. Den senaste rapporten kom i december förra året och enligt den har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling än många andra jämförbara länders register de senaste tio åren. Medan antalet svenskflaggade fartyg legat ganska konstant runt ett 100-tal sedan 2012 har flera närliggande länder ökat sina handelsflottor. En förklaring till utvecklingen är att villkoren i det svenska fartygsregistret är relativt dåliga.

– Det har inte hänt jättemycket på det politiska området i Sverige, samtidigt som andra länder vässar sina regelverk, säger Gunnar Eriksson, chef för avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys på Trafikanalys. Inom sjöfarten är det en ständig konkurrens där länder hela tiden försöker förbättra sina villkor.

Den stora förändringen inom svensk sjöfart under senare år skedde 2018 när tonnageskatt infördes. Då var Sverige och Schweiz de enda länderna i Europa som ännu inte fått tonnageskatt. Skatteförändringen gav inga omedelbara inflaggnings-effekter även om det i dag är 29 fartyg som anslutit sig till systemet.

– Tonnageskatten har inte fått några jättestora effekter. Å andra sidan vet vi inte hur det hade sett ut om det inte hade blivit någon tonnageskatt, säger Gunnar Eriksson.

# Sjöfartens konkurrensvillkor behöver stärkas

Gunnar Eriksson,  
Trafikanalys



## Norge störst i Norden

Bland de nordiska länderna har Norge det största fartygsregistret och är den tionde största sjöfartsnationen i världen. Danmark kommer på 14:e plats medan Sverige inte finns med på listan över de 35 största fartygsregistren i världen. Det kan delvis härledas tillbaka till inträdet i EU 1995 som förändrade politikernas syn på den svenska sjöfarten, enligt Gunnar Eriksson.

– När vi gick med i EU blev det mer fokus på den europeiska flaggen och det ansågs mindre betydelsefullt att ha svensk flagg på fartygen. För att skapa god tillgänglighet för näringsliv och medborgare

i Sverige har vi snarare sett svenskkontrollerat än svenskflaggat tonnage som viktigt, men med rådande säkerhetsläge och det fokus vi har i dag, så har den svenska flaggen blivit viktigt igen.

## Finns åtgärder att vidta

För att göra det svenska registret mer attraktivt finns det åtgärder att vidta, enligt Trafikanalys rapport. Utredningen om tonnage- och stämpelskatten som överlämnades till regeringen i början av året, tror man skulle kunna bidra till en positiv utveckling. Proceduren kring inflaggningen behöver förenklas och redare som väljer att flagga svenskt bör kunna få förhandsbesked om de villkor som kommer att gälla i det inhemska registret

Enligt Trafikanalys kommer sjöfarten också att vara i behov av stödinsatser under kommande år. Det med anledning av att Sjöfartsverkets klimatkompensationssystem upphör i år vilket leder till höjda farledsavgifter. Samtidigt konstateras det i rapporten att det inte finns någon enskild åtgärd som kan vända utvecklingen inom den svenska sjöfarten utan det behövs flera olika typer av förändringar.

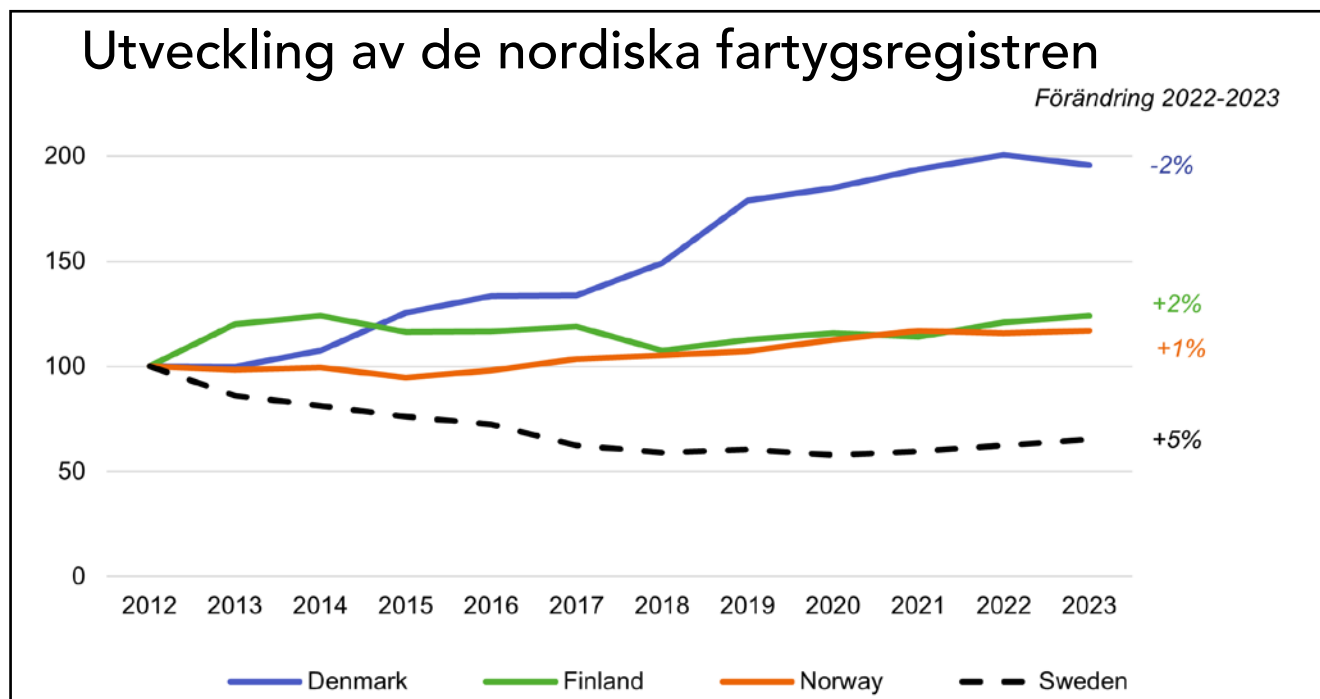
– Vi flaggar upp en del saker som branschen efterfrågar för att förbättra villkoren.

Samtidigt är det svårt att se några dramatiska effekter av de förändringar som föreslås. När vi gör förbättringar likställer vi konkurrensen med andra länder, säger Gunnar Eriksson.

## Kraftig minskning av ombordanställda

Trafikanalys följer också utvecklingen av antalet ombordanställda och även där syns en kraftig minskning av personal i svenskregistrerade handelsfartyg, från närmare 4 000 år 2012 till 2 500 år 2022. Bara mellan 2021 och 2022 minskade andelen styrmän med 10 procent medan andelen sjöingenjörer backade med 14 procent. Inom befälskategorierna var det bara befälhavarna som ökade med 6 procent. Även intresset för sjöbefälsutbildningarna har minskat och antalet förstahands sökande till sjöbefälsprogrammen halverades mellan 2012 och 2023. Det kan skapa problem, inte bara för bemanningen på fartygen utan också för personalförsörjningen i andra verksamheter som är knutna till sjöfarten, säger Gunnar Eriksson.

– Även staten behöver sjöbefäl för att köra vägfärjor, som inspektörer, som lotsar och till andra befattningar på myndigheter. Det kommer bli dyrt för staten om det inte finns erfarna sjöbefäl att rekrytera till de här tjänsterna. **LS**



# Monument vittnar om den svenska sjöfartens storhetstid

Med kunglig glans och högtidliga tal hyllades svensk sjöfart den 14 juli 1933 genom invigningen av tre monument i Göteborg: Sjöfartsmuseet, sjömanstornet och en byst av skeppsredaren Dan Broström. Magnus Rodell, docent i idéhistoria, menar att sjöfarten under 30-talet var en viktig komponent i byggandet av den svenska nationen. TEXT LINDA SUNDRÉN

STOCKHOLM JANUARI 2024

I flera dagar hade tidningssidorna varit fyllda med berättelser om de stora tilldragelserna som närmade sig. Tre sjöfartsmonument skulle invigas under en och samma dag intill Stigbergstorget i Majorna i Göteborg och en stor mängd potentiella samlades för att delta i festligheterna, däribland kung Gustav V. Den 14 juli 1933 var det så dags för det som i Svenska dagbladet kallades för "den tredubbla sjöfartshögtidligheten i Göteborg" och som omfattade invigningen av Sjöfartsmuseet, avtäckningen av en byst av redaren och politikern Dan Broström och invigningen av sjömanstornet som hyllade svenska sjömän som omkommit under första världskriget. Invigningen av de tre monumenten var en riksangelägenhet och befäste sjöfartens betydelse för såväl folkets försörjning som för nationen i kulturell bemärkelse. Det menar Magnus

Rodell som håller på med ett forskningsprojekt om hur Sverige formades som nation under 1930-talet.

– Under 30-talet var sjöfarten tveklöst en viktig del av nationsbyggandet i Sverige. Vi hade invigningen av sjöfartsmonumenten i Göteborg 1933, invigningen av Sjöhistoriska museet i Stockholm 1938, vi hade Svenska Amerikalinjen och så Götaverken som var världens största skeppsvarv. Sverige var vid den här tiden inte bara en del av den internationella sjöfarten utan också drivande i utvecklingen av den. Genom monumenten ville man framhålla sjöfartens betydelse, såväl för samtiden som i historien, säger han.

## Spelade betydande roll för landet

Sjöfarten gjorde det möjligt att resa mellan kontinenter och knyta samman länder och människor. Att såväl fartygen som de män och kvinnor som tjänstgjorde ombord spelade en betydande roll för landet var något som inte bara branschföreträdare och politiker var medvetna om, utan även den breda allmänheten. Inte minst genom de utmaningar som första världskriget hade fört med sig.

– Under nödåret 1917 utbröt hungerkravaller i Stockholm och Göteborg, men det var tack vare sjöfarten som det inte kollapsade helt, säger Magnus Rodell.

Förmiddagen den 14 juli 1933 öste regnet ner, men det hindrade inte folk att delta vid invigningen av sjöfartsmonumenten. Först ut av de tre tilldragelserna var avtäckningen av bysten av Dan Broström i Varvsparken intill Sjöfartsmuseet. Dan Broström hade omkommit i en bil-

krasch några år tidigare. Att förevisas med en skulptur var något som tidigare främst förbehållits kungar, militärer, författare och vetenskapsmän. Men en bit in på 1900-talet sällades också företrädare för sjöfarten till den exklusiva skaran människor som ansågs så betydelsefulla för nationen att de avbildades med en offentlig skulptur.

– Dan Broström var en central företrädare för rederinäringen i Västsverige, men han var också politiker och en representant för sjöfarten i hela landet. Allmänheten visste vem han var och när han körde ihjäl sig 1925 blev det en riksnöhet, säger Magnus Rodell.

Klockan 11 på förmiddagen var det dags för invigningen av Sjöfartsmuseet. Ceremonin hölls i museets stora minneshall och de runt 450 inbjudna gästerna var en eminent skara av representanter för sjöfarten, näringslivet, myndigheter och vetenskapliga institutioner. Även Gustav V var på plats och hade under invigningen Anna-Ida Broström vid sin sida, änkan till den framlidne Dan Broström.

– Under Gustav V expanderade sjöfarten och nådde sin kulmen. Därefter började den dala. En del av förklaringen till tillbakagången låg nog i att flyget efter andra världskriget kom att ersätta de transoceaniska kryssningarna där burgna medborgare hade kunnat resa med en viss flärd över haven. Flyget var ett mycket snabbare sätt att färdas på och i mitten av 50-talet lyfte de första charterplanen till Mallorca. Att hela samhället fortfarande var, och är, beroende av sjötransporter är en annan sak, säger Magnus Rodell.

## Skapades nytt forskningsinstitut

Idén om ett sjöfartsmuseum hade fötts redan 1912 inom Nautiska Föreningen med Dan Broström och redarkollegan Werner Lundqvist som pådrivande krafter. De, och flera välbeställda privatpersoner, skänkte pengar till en fond som sedan användes för inrättandet av museet. Men museet skulle inte bara bevara sjöfartens historia utan också verka i samtidens och



Magnus Rodell

FOTO PRIVAT



GÖTEBORGS STADSMUSEUM

framtidens sjöfart, och det skapades där för också ett forskningsinstitut i anslutning till museet. Precis som det nyinvidgade Sjöfartsmuseet hade dagens tredje monument – sjömanstornet – planerats under flera år. Det är ett av Sveriges högsta monument och längs sockeln av det 44 meter höga tornet finns elva granittavlor med namnen på de män och kvinnor som omkom på svenska handelsfartyg under det första världskriget.

– I Göteborg är sjömanstornet som en logotyp för staden eftersom det syns så väl. Men det är också unikt därför att det är ett krigsmonument, trots att Sverige var neutralt under första världskriget, säger Magnus Rodell.

Han berättar att av de 690 namnen som finns inristade på granittavlorna är 35 kvinnor. Kvinnorna står med för- och efternamn, fartyg och året de dog medan de betydligt mer talrika männen återges med endast initialer samt fartyg och årtal.

– Kvinnorna är absolut i minoritet, men det var ju mest män som arbetade ombord i fartygen. Och att kvinnorna alls finns med på ett monument från den här tiden är ganska unikt, säger Magnus Rodell.

Sjömanstornet kröns av konstnären Ivar

Johnssons drygt fem meter höga bronsstaty Kvinna vid havet, i folkmun kallad sjömanshustrun. Men även om den resliga statyn blev färdigställd i god tid innan invigningen av monumentet kom den på plats först i april 1934. Det berodde på en omfattande byggarbetarstrejk som gjorde att det saknades arbetare som kunde placera statyn på sjömanstornets topp. Dagen för invigningen fick åskådarna istället nöja sig med att betrakta sjömanshustruns huvud som placerades vid foten av monumentet.

### En av tre delstudier

Studien om sjöfartsmonumenten i Göteborg är en av tre delstudier i ett större forskningsprojekt som handlar om hur den svenska nationen formades under 1930-talet. De andra två studierna handlar om 500-årsfirandet av Sveriges riksdag 1935 samt monumentet över slaget vid Narva som restes 1936. Den som vill veta mer om sjöfartsmonumenten i Göteborg kan läsa Magnus Rodells artikel Kvinna vid havet, i Sjöhistoriska samfundets skrift, Forum Navale nummer 80. **LS**



FOTO: SJÖFARTSMUSEET AKVARIET, BURK 2:12

# Transport Analysis: Competitive conditions for shipping need to be improved

To encourage Swedish shipping companies to flag in more tonnage, the ship register needs to be made more attractive and the regulations simplified. This is the content of the latest report by Transport Analysis on the international competitive situation in Swedish shipping. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Transport Analysis, a Swedish government agency, publishes an annual report on how Swedish shipping fares in competition with other shipping nations. The latest report was published in December last year and states that the Swedish Register of Ships has developed poorly compared with other similar countries' registers over the past ten years. While the number of Swedish-flagged vessels has remained fairly constant at around 100 since 2012, several neighbouring countries have increased the size of their merchant fleets. One explanation is that conditions in the Swedish Register of Ships are relatively poor.

"Not a great deal has happened in Sweden in terms of policies, while other countries are sharpening their regulations," says Gunnar Eriksson, head of Department of Policy Instruments and Business Intelligence at Transport Analysis. There is constant competition in the shipping industry, where countries are always trying to improve their conditions.

The most recent major change in Swedish shipping took place in 2018 when tonnage tax was introduced. At that time, Sweden and Switzerland were the only countries in Europe that had not

yet introduced tonnage tax. The change in tax did not have any immediate effects on flagging, even though there are now 29 ships that have joined the system.

"The tonnage tax has not had any major effects. On the other hand, we don't know what the situation would have been without tonnage tax," says Gunnar Eriksson.

## Norway is the tenth largest nation

Among the Nordic countries, Norway has the largest register of ships and is the tenth largest shipping nation in the world. Denmark is in 14th place, while Sweden is not on the list of the 35 largest ship registers in the world. This can partly be traced back to Sweden's accession to the EU in 1995, which changed politicians' view of Swedish shipping, according to Gunnar Eriksson.

"When we joined the EU, there was more focus on the European flag and it was considered less important to have ships sailing under the Swedish flag. To create good accessibility for businesses and citizens in Sweden, we have considered Swedish-controlled tonnage rather than Swedish-flagged tonnage as important, but with the current security situation and focus, the Swedish flag has become important again.

## Measures need to be taken

Measures need to be taken to make the Swedish register more attractive, according to the Transport Analysis report. The investigation into tonnage and stamp duty, submitted to the government at the beginning of the year, could well contribute to a positive development. The procedures for flagging need to be simplified and shipowners who choose

to sail under the Swedish flag should be given advance notice of conditions that will apply in the domestic register. According to Transport Analysis, shipping will also need supportive measures in the coming years. This is because the Maritime Administration's climate compensation system ends this year, which will lead to increased fairway fees. At the same time, the report states that there is no single measure that can reverse the trend in Swedish shipping, but rather several different types of change are needed.

"We are pointing out a number of conditions needed by the industry to improve conditions. At the same time, it is difficult to predict any dramatic effects from the changes proposed. When we make improvements, we put competition on an equal footing with other countries," says Gunnar Eriksson.

## Decrease in the number of personnel

Transport Analysis also monitors the number of seafarers, and there has been a sharp decrease in the number of personnel on Swedish-registered merchant ships, from almost 4 000 in 2012 to 2 500 in 2022. Between 2021 and 2022 alone, the number of navigating officers decreased by 10 percent, while the number of marine engineers dropped by 14 percent. In the category of officers, only the number of captains increased, by 6 percent. Interest in maritime officer training programmes has also decreased and the number of first-choice applicants for maritime officer programmes halved between 2012 and 2023.


"This could create problems, not only for the manning of ships but also the supply of personnel in other operations linked to shipping," says Gunnar Eriksson.

"The state also needs maritime officers for road ferry operators, inspectors, pilots and other positions in government agencies. It will be expensive for the government if there are no experienced naval officers to recruit for these services."

This is a translation of the article  
on page 26-27.

Gunnar Eriksson,  
Transport Analysis



|  |               |                   |                            |                                 |                                  |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
|--|---------------|-------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|---|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------|----------|
|  <p>FOTO: Rasmus Kristenson</p> |               |                   |                            |                                 |                                  | LANDS-FLYKTER               |                                      | FISK-FLOCK<br>REA-LISTISK<br>ANLÄGGNING I<br>GÖTEBORG | FACKSAM-VERKAR<br>& SNALLA<br>I UK  | KANTON & STAD<br>SMILA |                          | GÖR JU ISBRYTAREN      | FLERÅRIG ÖRT<br>VILL JU VÄNNER |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 | KÄNNER TILL                      |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 | FÖREKOMSTER                      |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 | ANSIKTSRÖRELSE                   |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                | ÄR DEN SOM TRIVS I SITT? |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 | VIKARE                           |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                | YTA                      |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 |                                  |                             |                                      |   |                                     | GRÄSSAMLING            |                          |                        | POSTLAPP<br>PÅ ÅK I BEIRUT     |                          |                                 | SKIMRUNT PERSON |          |
|  |               |                   |                            |                                 | DEN GÅR ÅTER                     |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 | BÖR VARA FÖRSÄKRAD               |                             |                                      |   |                                     |                        |                          |                        |                                |                          | SOM TVA<br>FINSK Ö OCH<br>43:AN |                 | RELIGION |
|  |               |                   |                            |                                 | VITAMINREPETERANDE               |                             |                                      |   | FRÅGA I SVAR<br>HÖGTID              |                        |                          |                        | PÅPASSLIG                      |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 |                                  |                             |                                      |   | BEHANDLINGSPLÅTS                    |                        |                          |                        | HAVSFÅGLAR                     |                          |                                 |                 |          |
|  | GÅR ATT BRUKA | SÄGS VARA FLITIGT | BÄCKEBÖLJA<br>KAMRATSKAPET | UNGA S-ARE<br>VÄNLIG PIPPI      |                                  |                             | SYRE<br>HÖGSTA BETYG                 | STÖDJANDE<br>PLAGG                                    | HUNDNAMN<br>FÖRR LAND               |                        |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 |                                  |                             |                                      |   |                                     |                        |                          | ÖVERNATURLIGA<br>VÄSEN |                                |                          |                                 |                 |          |
| HAR KURVFORM   |               |                   |                            |                                 |                                  | ÄR RIKTIGT<br>GAMLA TILL... | MUSIKARTIST<br>JAKOBS<br>HUSTRU      |   |                                     |                        | UTTRYCK<br>SLUMMERN      |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
| SKJUTER TILL FÖR ATT STÖTTA  |               | DIREKT            |                            | AVSER OKÄND<br>PENNA            | NOAORD FÖR<br>SATTAN MED<br>HIN? |                             |                                      |   | ÄR DEN SOM ÄR<br>PÅ?                |                        | SAMMANLAGT               |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
|  |               |                   |                            |                                 |                                  |                             |                                      |   |                                     | FRENETISK              |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
| SÄDAN HAR VÄLT DOKET   |               |                   |                            |                                 | IMMUNBRIST-<br>SJUKDOM           |                             | SYNTAG-<br>MASTAD<br>FOND-<br>SYSTEM |   |                                     |                        | TRO<br>JOBBA<br>ENVE-TET |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
| FÖRDJUPNINGSPROJEKT AV FARLED TILL GBG   |               | INFÖRSKAFFA       |                            | RYMDFARTS-<br>ORGÅN<br>HUGG     |                                  |                             | SOM<br>OCH<br>ILL-<br>VILLIGA        |   | DYNA-<br>STI                        |                        |                          | LASER-<br>DISC<br>KORT |                                |                          |                                 |                 |          |
| BALJ-VÄXT  |               |                   |                            | KORT<br>DOKTOR<br>FÖR-<br>TÄRDE |                                  | HYLLA                       | FORN-<br>MINNE<br>PÅ KAR-<br>TAN     |   | KULTIVE-<br>RAR<br>PÅ BIL I<br>HAAG |                        |                          |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
| MAKAK  |               |                   | UT-<br>FYL-<br>NAD         |                                 |                                  |                             |                                      |   |                                     |                        | SON<br>TILL<br>JUDA      |                        |                                |                          |                                 |                 |          |
| SKYND-SAMT   |               |                   |                            |                                 | RO-<br>DON                       |                             |                                      | PIGGE-<br>LIN   |                                     |                        |                          | OXUDEL<br>20-24        |                                |                          |                                 |                 |          |

KONSTRUKTION OXUDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Majkrysset". Det går också bra att maila in hela din lösning till [sjobefalen@sjobefal.se](mailto:sjobefalen@sjobefal.se)  
Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 18/6 2024. Vinnarna belönas med en trisslott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 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

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

Kungsportsavenyen 3  
411 36 Göteborg

#### Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2  
252 21 Helsingborg

## Frågor om försäkringar?

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

## BLI MEDLEM!

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

#### AKTIVT MEDELSKAP

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

#### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

#### PASSIVT MEDELSKAP

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

#### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

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 Pettersson, tel 0702-22 83 77

e-post dgklubben@sjobefal.se

**DFDS SEAWAYS**

Niklas Öhrn (kontaktperson)

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

**KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN**

Stefan Boye

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

**ECKERÖLINJEN**

Joakim Nordberg

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

**EUROVIK SHIPPING**

Per Ringbom (kontaktperson)

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

**FINNLINES**

Fredrik Nylund

e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

**FLOATELKLUBBEN**

Patrik Sundqvist

e-post floatelklubben@sjobefal.se

**FORSEA FERRIES**

Krikor Wartanian

e-post auroraklubben@sjobefal.se

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

Kenneth Toresson

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Björn Hjelmér (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 klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se

**STRÖMMA**

Vakant

**STYRSÖBOLAGET**

Linda Öhrbom

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

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Patrik Holgersson

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

**SVITZER SVERIGE**

Vakant

**TALLINK SILJA**

Gretel Aronsson

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

**TERNTANK**

Vakant

**TT-LINE**

Ricky Söderberg

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

**WALLENIUS**

Jens Forsman (kontaktperson)

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

**VENTRAFIKEN**

Michael Olsson

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

**VIKING LINE**

Oskar Fahlén

e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

Daniel Berglund

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

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

Per Ishøy (kontaktperson)

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

Karljin Brouwer

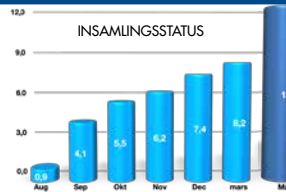
e-post ordforande@lambdastudentforening.se



# Välkommen hem s/s Norrtelje!

Vi kan med glädje konstatera att stadens Drottning är tillbaka vid kaj.  
Men bara *nästan* vid sin kaj. Det fattas fortfarande en liten bit för att hon ska lägga till vid sin plats.  
Hamnbassängen ska muddras och inredningen ska återmonteras.  
Dessutom så har vi fortfarande en bit kvar för att nå upp till de 12 miljoner som renoveringen kostar.  
Men vi närmar oss! Så vi fortsätter därför med stor energi att samla in pengar för att få projektet i hamn.

Tack vare frikostiga bidrag från kommunen, Roslagens Sparbanks Stiftelser, näringslivet och privatpersoner har vi lyckats samla in **8,2 miljoner**.



## Välj ett paket!

Vi vänder oss därför till såväl företagare som privatperson att köpa något av sponsorpaketerna för att stödja projektet och få vår Drottning på plats vid kaj.

### Företag

Det är enkelt; Köp något av de 4 sponsorpaketerna för att stödja projektet. Hör av dig genom att maila [knutte.alm@knuttesror.se](mailto:knutte.alm@knuttesror.se) eller [stiftelsen@ssnorrtelje.se](mailto:stiftelsen@ssnorrtelje.se).



#### Paket 1, 5 000 kr, ex moms

- Inramad tavla 50 x 60, nummerad, 100 ex, av fotograf Andreas Mattsson och med en text som visar att du stöttat båtens renovering

#### Paket 2, 10 000 kr, ex moms

- Inramad tavla 50 x 60, nummerad, 100 ex av fotograf Andreas Mattsson och med en text som visar att du stöttat båtens renovering.
- Företagsevent på fartyget när hon är åter (Kaffe och smörgås i Kajutan samt guidning. Max 12 personer)

#### Paket 3, 25 000 kr, ex moms

- Inramad tavla 50 x 60, nummerad, 100 ex av fotograf Andreas Mattsson och med en text som visar att du stöttat båtens renovering.
- Företagsevent på fartyget när hon är åter (Kaffe och smörgås i Kajutan samt guidning. Max 12 personer)
- Skrovplåtsbit med profilbild på fartyget

#### Paket 4, 50 000 kr, ex moms

- Inramad tavla 50 x 60, nummerad, 100 ex av fotograf Andreas Mattsson och med en text som visar att du stöttat båtens renovering
- Företagsevent på fartyget när hon är åter (Kaffe och smörgås i Kajutan samt guidning. Max 12 personer)
- Skrovplåtsbit med profilbild på fartyget
- Hellsidesannons i NT i samband med event vid fartyget!

### Privatpersoner

Det är enkelt; Välj något av paketen, betala via bankgiro eller swish, uppge ditt namn och kontaktuppgift, kontakta [vanforeningen@ssnorrtelje.se](mailto:vanforeningen@ssnorrtelje.se) eller [stiftelsen@ssnorrtelje.se](mailto:stiftelsen@ssnorrtelje.se).



#### Paket 1 000 kr

- T-shirt med tryck
- Bakrutedekal + kampanjlogga (dekal)
- Medlemskap i Vänföreningen 2024

#### Paket 2 500 kr

- Pikétröja med tryck
- Bakrutedekal + kampanjlogga (dekal)
- Medlemskap i Vänföreningen 2024
- Namnskylt (120 x 40 mm) på en samlingstavla vid kajen

#### Paket 5 000 kr

- Pikétröja med tryck
- Bakrutedekal + kampanjlogga (dekal)
- Medlemskap i Vänföreningen 2024
- Namnskylt (120 x 40 mm) på en samlingstavla vid kajen
- Tavla (40x50 cm) med motiv av S/S Norrtelje

#### Paket 10 000 kr

- Pikétröja med tryck
- Bakrutedekal + kampanjlogga (dekal)
- Medlemskap i Vänföreningen 2024
- Namnskylt (120 x 40 mm) på en samlingstavla vid kajen
- Tavla (40x50 cm) med motiv av S/S Norrtelje
- Skrovbit från S/S Norrtelje monterad på en träsockel



Bankgiro:

**5229-2968**

123-548 12 39