

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2025 ÄRGÅNG 14

MANUAL RELEASE
EJECTOR DAMPER

HYLT TANK
VENTILATION

REPORTAGE ÖSTANVIK

**"Sjömän behandlas
som kriminella"**

INTERVJUN BERIT BLOMQUIST

**"Vi behöver lite
mer pragmatism"**

BOKMÄSSAN

**Imponerande bredd
i sjöfartsmontern**

NYHETER

**Infrastrukturministern:
"Vi behöver arbeta aktivt för
att attrahera fler till yrket"**

TEMA

TOTALFÖRSVARSSÖVNING

STÖRSTA ÖVNINGEN SEDAN ANDRA VÄRLDSKRIGET • FÖRSVARSMAKTEN: "SJÖFARTEN ÄR HELT AVGÖRANDE"

Fair Winds and Following Seas

OKTOBER

När du läser de här raderna har jag lämnat över rodret som vd för Sjöbefälsföreningen. Den 1 oktober tillträdde Peter Hellberg som ny vd och jag har fullt förtroende för att han kommer att göra ett bra jobb. Men jag kommer inte att lämna sjöfartsbranschen riktigt än, utan finnas kvar i kulisserna som senior advisor till våren 2026 så att vi får en bra överlämning av vd-skapet.

Så här på sluttampen av mitt uppdrag kan man ändå tillåta sig att blicka tillbaka på de år som har varit. Jag började som ombudsman i dåvarande Fartygsbefälsföreningen år 2006. Hösten 2011 skedde sammanslagningen av de två befälsfacken, då vi gemensamt blev Sjöbefälsföreningen. 2019 blev jag förhandlingschef och 2023, för nästan exakt två år sedan, tillträdde jag som vd. Det har varit två intensiva år med många intressanta och spännande samtal. Men vissa höjdpunkter tar jag särskilt med mig:

Att det arbete som skett i Blå tillväxt, för att påverka politikerna att förbättra näringsvillkoren för svenska rederier för att få fler att flagga svenskt, äntligen har burit frukt. Det fanns en tid när

det kändes som att det enda jag gjorde var att åka på arbetsbristförhandlingar på grund av stundande utflaggningar. Nu har jag och våra ombudsmän istället ägnat en hel del tid åt att skriva avtal med rederier som vill flagga in.

Det finns en framtidstro i branschen och ett stort behov av kompetenta svenska sjöbefäl och det känns väldigt roligt.

Föräldrafrågorna har fått större uppmärksamhet. Naturligtvis borde det vara en självklarhet att man ska kunna kvarstanna i sitt yrke samtidigt som man skaffar familj, men i sjöfartsbranschen har det inte varit så enkelt. I en enkät vi gjorde med våra aktiva medlemmar i våras svarade två av tre att de har funderat på att lämna yrket på grund av svårigheten att kombinera det med familjeliv. Något som vi också lyfte i vårt seminarium i Almedalen i år. Därför var det också extra roligt att vi lyckades få in föräldralön i kollektivavtalen med Sarf, vilket innebär att man får ett lönetillägg de första månaderna som man är föräldraledig med sitt barn.

Även studenternas situation har vi uppmärksammat i en rapport som nyligen släpptes. Enkäten vi gjorde med våra studerandemedlemmar visade nämligen att så många som 68 procent av de

svarande har arbetat obetalt under sin fartygsförlagda utbildning, utöver studietiden ombord. Fullständigt oacceptabelt naturligtvis och det här är något som vi måste fortsätta bevaka. Till syvene och sist spelar det inte så stor roll hur många som söker in till en utbildning, utan det som räknas är hur många som faktiskt tar examen och börjar jobba i branschen och då gäller det att eleverna får ett bra mottagande ombord på sin praktik.

En annan viktig fråga, som vi också har drivit politiskt, är den om statlig finansiering av kurser för återaktivering av behörigheter. Är du ifrån branschen ett par år, kanske för att du har fått barn och behöver finnas närmare till hands när de är små, så tappar du dina behörigheter och det är dyrt att bekosta en återaktivering själv. Här skulle staten kunna gå in och ta ett större ansvar genom att bekosta återaktiveringskurser på våra sjöfartshögskolor.

Den sista höjdpunkten som jag måste nämna är vår kongress som hölls i Helsingborg förra året. Vad roligt det är att samla alla våra engagerade förtroendevalda i ett och samma rum och prata fackliga frågor i tre dagar i sträck! Jag må ha varit vd och ansiktet utåt i den här föreningen men jag hade aldrig kunnat göra det utan våra duktiga, kompetenta och pålästa förtroendevalda i våra lokala klubbar runt om i vårt avlånga land. Även vårt fantastiska kansli, tillika min besättning, har varit ett stort stöd under de här två åren och sist men inte minst har jag haft ett mycket bra samarbete med föreningens styrelseordförande Mikael Johansson. Fackligt arbete är framförallt ett lagarbete.

I det här numret av Sjöbefälen kan du läsa om den stora totalförsvarsövningen som hölls under första dagen på branschmässan Donsö shipping meet. Vårt omvärldsläge har försämrats drastiskt de senaste åren och det påverkar oss i sjöfartsbranschen på många olika sätt. Läs också reportaget från *Östanvik* där de beskriver de problem de har haft med Kustbevakningens nya tolkning av EU-reglerna gällande gränsövergångar. En helt absurd regelstelhet har lett till att svenska sjömän som jobbar på svenska fartyg som går mellan svenska hamnar ändå inte får mönstra av eller på utan gränspolisens tillåtelse. Läs också intervjun med Berit Blomqvist, vd för Skeppsmäklarna, om deras enträgna arbete för att lösa den här frågan. På nyhetssidorna finns en intervju med vår infrastrukturminister Andreas Carlson om hur han ser på sjöfartens viktiga frågor, bland annat problemet med gränsövergångar. I sann politikeranda lovar han inget, men de förändringar som gjorts i form av avskaffandet av stämpelskatten och de förändringar av tonnageskatten som är på gång nu visar att vi i alla fall är på rätt väg. Men det finns många viktiga frågor kvar att lösa och ett fortsatt stort behov av ett starkt befälsfack.

Med trygg hand lämnar jag nu över rodret till vår nya vd Peter Hellberg.

Fair Winds and Following Seas.



LENNART JONSSON



4



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

Ministern: "Vi behöver arbeta aktivt för att attrahera fler till yrket"
 Regeringen höjer Sjöfartsverkets anslag
 Hållbarhet i fokus på Världssjöfartens dag
 Nya bränslen och cybersäkerhet på nordiska maskinfälens kongress

12 Reportaget: Östanvik

"Sjömän behandlas som kriminella"

16 Intervjun: Berit Blomqvist

"Vi behöver lite mer pragmatism"

20 Tema: Totalförsvarsövning

Beväpnade antagonister ombord på *Fure Valö*
 FOI: Stora förändringar på gång
 Försvarsmakten: "Sjöfarten är helt avgörande"

28 Kultur/historia: Bokmässan

Imponerande bredd i sjöfartsmontern

30 In English: Östanvik

"Seafarers are being treated like criminals"



12



28

Utkommer med åtta nummer per år
 Prenumeration 350 kr/år inkl moms
 Årgång 13 Utgivningsdag 10 oktober 2025

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 2025

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

Framsidesbild Felix Eliasson, befälhavare på *Fure Valö*.
 Foto: Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 5 800 ex

MEDELM AV





Den svenska handelsflottan behöver öka tycker infrastrukturminister Andreas Carlson.

”Vi behöver arbeta mycket aktivt för att attrahera fler till yrket”

Fokus låg på beredskap, ökad inflaggning och kompetensförsörjning när sjöfartsbranschen möttes på Donsö utanför Göteborg under Donsö shipping meet i början av september. Infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) invigde mässan och Sjöbefälen fick en pratstund med honom. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

DONSÖ SEPTEMBER 2025

Hur ser du på den svenska handelsflottan, är den stor nog för att klara Sveriges försörjning i händelse av kris eller krig?

– Nej, det är den inte. Den behöver öka och det är därför regeringen har lagt i en hög växel för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Vi ser nu en positiv utveckling där fler väljer att flagga om till den svenska

flaggan och det är en konsekvens av borttagandet av stämpelskatten. När bareboat-charter införs den 1 februari nästa år så förväntar jag mig att det också kommer att leda till positiva nyheter som stärker handelsflottan. Även tonnageskatte-systemet när det revideras, som vi har ute på remiss nu med olika förslag, kommer göra att det blir mer flexibelt och konkurrenskraftigt. Det är viktigt i sig för den svenska sjöfarten, för en stark svensk sjö-

fart som står stadigt i oroliga tider har ju muskler att kunna anställa fler och bidra till det svenska totalförsvaret. Men också att arbetstillfällen i den svenska sjöfarten är viktiga för hela den svenska ekonomin, så det är av vikt i sig. Och det är när vi har fler fartyg i handelsflottan som det finns fler platser för svenska befäl att arbeta på.

Försvarmakten säger att det saknas 2 200 sjömän. Hur ser du på det?

– Jag har ingen anledning att ifrågasätta den siffran. Vi behöver arbeta mycket aktivt för att attrahera fler till yrket, att göra det flexibelt att mönstra av och mönstra på så att erfarna sjöfolk som har varit ute till sjöss också ska kunna gå tillbaka efter några års landtjänstgöring så det kommer att krävas mycket i det avseendet. Och där räknar jag också med att företagen och näringslivet fortsätter

sitt engagemang och stärker det ytterligare i takt med att man också flaggar in till den svenska handelsflottan.

Svensk sjöfart har skickat in ett förslag gällande statlig finansiering av återaktivering av behörigheter för att få in de som har förlorat sin behörighet. Hur ser du på det?

– Vi har väldigt bra och nära samarbete med Svensk sjöfart och det är många, olika viktiga förslag som de spelar in till oss i dialog. Jag vill inte föregripa vårt samarbete men jag utesluter inte några åtgärder kring vare sig utbildning eller finansiering. Det som jag också sa, har man en stark sjöfartssektor i Sverige så är det en investering i sin egen verksamhet att också utbilda och ta en del av de kostnaderna själv. Så det där får vi kanske diskutera. Men det viktigaste som staten kan göra är att jämna ut spelvägarna så att det blir mer konkurrenskraftiga villkor för svensk sjöfart.

Vissa av våra medlemmar har stora problem när det gäller den nya tolkningen av lagen om gränsövergångar. Vad kommer regeringen göra åt det?

– Vi är medvetna om problematiken och detta bereds i regeringskansliet. Det ligger på ett annat departement men vi känner till de problem som har uppstått och det är förstås angeläget att se vilka lösningar som kan finnas på det problemet.

Hur ser du på Sjöfartsverkets finansiering?

– Jag var väldigt glad över att kunna presentera tillskottet som säkrade helikopterverksamheten och isbrytarverksamheten för 2025. När vi gav det beskedet sa vi också att vi kommer att åter-

komma kring Sjöfartsverkets långsiktiga finansiering kring de här viktiga verksamheterna. När det gäller isbrytarverksamheten så är den oerhört viktig för att kunna bibehålla och upprätthålla handelslinjer. Det är väldigt viktigt för svenskt näringsliv så det är vi väl medvetna om. Det var också därför som vi sköt till 71 miljoner kronor i vårandringsbudgeten i våras. När det gäller helikopterverksamheten gjorde jag ett besök på helikopterbasen i Norrtälje förra veckan. Jag tror att alla förstår betydelsen av att ha den närvaron intakt med tanke på det säkerhetsläge vi har, men också framförallt för att de har ett livsviktigt uppdrag där sjö- och flygräddningen är helt avgörande för att kunna rädda liv. Jag ser fram emot att återkomma med besked också för de kommande åren i budgeten.

Du sa i öppningstalet att det är mer på gång. Då blir man nyfiken på vad det kan vara?

– Det förstår jag. Samtidigt tror jag att det är viktigt vid såna här tillfällen, när jag var här för två år sen då sa en av Donsö-redarna att vi har hört mycket förut, det har varit många fina ord som har kommit, nu vill vi se lite resultat. Jag pratade med honom igår och han sa att du har faktiskt levererat på de bitar vi har pratat om. Jag tror att man också behöver titta i backspeglarna på vad som har hänt de föregående två åren. Och med det sagt så är det klart att vi hela tiden är på jakt efter olika åtgärder, stora som små, som kan ha effekt för att stärka vår ambition att öka inflygningen till den svenska handelsflottan. **SC**

Läs mer om totalförsvarsövningen som hölls första dagen på Donsö shipping meet i temat på sidan 20.



Andreas Carlson inviger mässan tillsammans med Sally Johnsson, Donsötank.



Presskonferens med infrastrukturministern. Foto Linda Sundgren

Hallå där Sandra Stens

Sjöbefälsföreningens förhandlingschef som deltog på Donsö shipping meet.

Vad gjorde Sjöbefälsföreningen på Donsö Shipping Meet?

– Vi deltog som mässutställare och deltog på bland annat HR meet och Safety meet. Vi medverkade även i planeringen av totalförsvarsövningen den 1 september och gjorde fartygsbesök.



FOTO SOFI CEDERLÖF

Varför är det viktigt att Sjöbefälsföreningen deltar?

– Donsö Shipping Meet är Sveriges största sjöfartsevenemang, där hela sjöfartsklustret samlas vartannat år. För oss som fackförbund är det viktigt att vara på plats – inte bara för att synas, utan för att aktivt delta i de samtal som formar branschens utveckling. Det ger oss också möjlighet att på ett informellt sätt möta politiker, arbetsgivare och andra aktörer och lyfta de frågor som är viktiga för våra medlemmar – allt från arbetsmiljö och säkerhet till kompetensförsörjning och branschens långsiktiga hållbarhet. Att så många aktörer från både branschen och andra sektorer var samlade på samma plats säger mycket om det starka engagemanget och det växande intresset för sjöfarten. I tider av höjd beredskap märks det extra tydligt hur viktig sjöfarten är.

Vad tycker du var höjdpunkterna under de här dagarna?

– Det var roligt att se det stora intresset för sjöfarten! För mig personligen var det också värdefullt att få samtala med personer från olika delar av branschen och att träffa medlemmar som var på plats. Det är alltid givande att höra deras perspektiv och få återkoppling på vårt arbete. Jag deltog även i HR meet, där flera intressanta föreläsningar hölls – bland annat om kompetensförsörjning och hur vi kan behålla sjöfarare i branschen. Det är frågor som är viktiga för oss och våra medlemmar och är något som kräver samverkan mellan flera aktörer.

Regeringen höjer Sjöfartsverkets anslag

Regeringen höjer det årliga anslaget till Sjöfartsverket med 182,5 miljoner kronor. Det stod klart när regeringens budgetförslag för 2026 släpptes. Men fortfarande saknas åtskilliga miljoner för att nå upp till de 250 miljoner som Sjöfartsverket äskade från regeringen.



FOTO SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket kan behålla sina fem helikopterbaser och alla isbrytare kan fortsätta i drift. Det meddelade Sjöfartsverket efter regeringens besked om att höja anslagen.

– Det här är ett glädjande besked. Vi har nu långsiktiga ekonomiska förutsättningar att upprätthålla förmågan vid samtliga helikopterbaser. Det är bra för hela Sveriges räddningsberedskap, säger Erik Eklund, generaldirektör på Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Planen på att ta en isbrytare ur drift stoppas.

– Alla sex statsisbrytare planeras för drift under den kommande vintersäsongen. Det ökar förutsättningarna att hålla alla norrländshamnar öppna hela vintern, säger Erik Eklund.

Även planen på att sälja ett sjömättningsfartyg stoppas.

– Därmed säkras kapacitet att fortsätta kartläggningen av våra vatten, inte minst kustnära. Det är en viktig del i det svenska totalförsvaret.

Sjöfartsverket skriver samtidigt i pressmeddelandet att de kommer att behöva fortsätta göra besparingar och att det fortfarande krävs höjningar av farledsavgifterna eftersom intäkterna minskar när fartygsanlöpen blir färre samtidigt som samma servicenivå ska hållas. Dessutom har administrationen skurits ner med cirka 40 miljoner vilket motsvarar drygt var tionde anställd.

Bestående uppräknings av anslaget

I en intervju med Sjöfartstidningen säger infrastrukturminister Andreas Carlson att det här handlar om en bestående uppräknings av anslaget till Sjöfartsverket.

– Det har funnits en oro kring både den livsviktiga sjö- och flygräddningen och isbrytarverksamheten. Med det här beskedet är det nu tydligt att det kommer att finnas medel för att kunna fortsätta med sjö- och flygräddningen och att isbrytarverksamheten inte ska påverkas negativt, säger Andreas Carlson till Sjöfartstidningen.

En annan budgetnyhet handlar om en förändring av tonnageskatten. Ett förslag är redan ute på remiss, men nu finns också utrymme för detta i budgeten.

– Beskedet nu är att vi är överens om att stärka tonnagebeskattningssystemet, och att det finns budgetutrymme att göra det. Och det är en viktig grundförutsättning för att kunna ta om hand synpunkterna från remissinstanserna. Det här är ett skatteförslag och därför måste det finnas med i budgeten för att kunna genomföras. På skattesidan beräknas det här förslaget minska skatteintäkterna till staten med 60 miljoner kronor år 2027 och 110 miljoner kronor per år från 2028 när förslaget bedöms få full effekt, säger Andreas Carlson till Sjöfartstidningen.

Tanken är att lagändringarna gällande tonnageskatten ska träda i kraft den 1 juli 2026 och tillämpas från 2027.

Birka Gotland varslar 41 anställda

Birka Gotland varslar 41 anställda om arbetsbrist. Alla 41 arbetar inom Sekos avtalsområde på intendentsidan. Detta skriver Sjöfartstidningen.

FOTO GOTLAND ALANDIA CRUISES

I en kommentar till Sjöfartstidningen säger Kenneth Gustavsson, vd för Gotland Alandia Cruises, att varslat



Kenneth Gustavsson

beror på att bolaget behöver stärka sin lönsamhet.

– Många människor ser över sina kostnader och prioriterar bort nöjen och rekreation.



Dessutom är Birka Gotland i en etableringsfas med en ganska nystartad verksamhet som riktar sig just mot underhållning och semesterupplevelser. Det gör att vår affär påverkas tydligt av lågkonjunkturen och det ekonomiska läget, säger han till Sjöfartstidningen.

Birka Gotland kommer att göra fler förändringar för att komma till rätta

med lönsamheten, bland annat en översyn av inköp, marknadsföring och anslutningstrafik.

– Det här är inte roligt för de som påverkas av det här och jag har full förståelse för att det är tuffa besked, men det handlar om verksamheten och Birka Gotlands bästa, säger han.

"Ska göra allt vi kan"

På Seko Sjöfolk är Oskar Lindskog ansvarig ombudsman.

– Vi beklagar att man lägger ett varsel, säger han. Vi ska göra allt vad vi kan för att minska antalet som riskerar att bli uppsagda. Vi kommer nu att sätta oss ner och hitta ett förhandlingsdatum i närtid, säger han till Seko sjöfolks tidning Sjömannen.

APROPÅ SJÖFARTSVERKETS FINANSIERING:

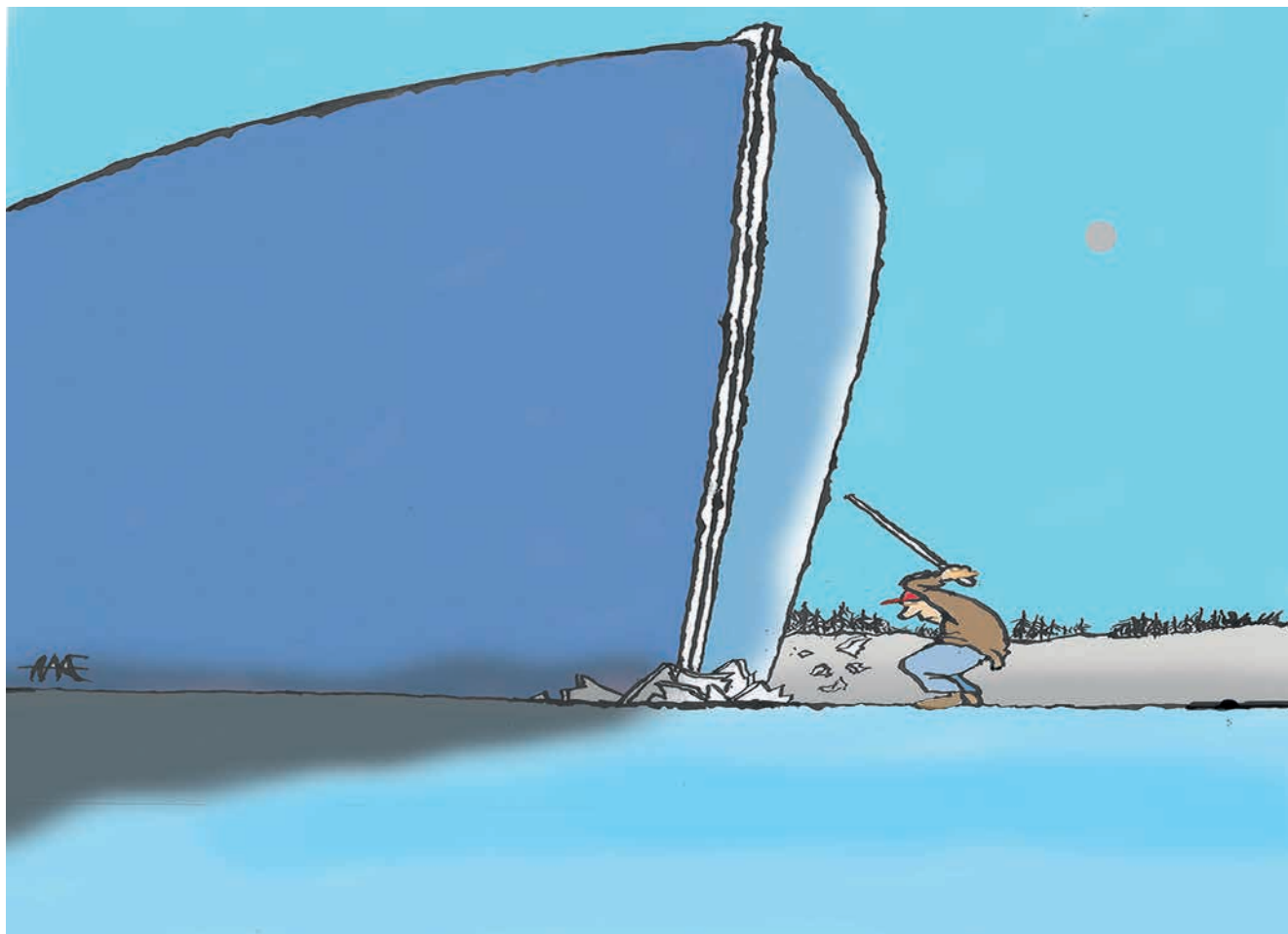


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Hållbarhet i fokus på Världssjöfartens dag

Den 25 september samlades omkring 100 personer från det svenska sjöfartsklustret på Stenas Danmarks-terminal i Göteborg för att uppmärksamma Världssjöfartens dag. Under temat "Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity" diskuterades sjöfartens roll i att skapa en hållbar framtid för våra hav. TEXT OCH FOTO MALIN PERSSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2025

Efter ett välkomsttal av Markus Lindbom, vd för Stena Rederi, hölls det traditionella IMO-uttalandet av Mikael Lindmark från Seko Sjöfolk. Där betonades vikten av internationellt samarbete för att skydda havsmiljön samt hur viktiga medarbetarnas villkor är i sammanhanget. Ett av dagens huvudteman var innovationer för hållbar marin miljö, där representanter från bland annat Wallenius Marine, Maersk, Färjerederiet och Chalmers presenterade sina tankar för att minska sjöfartens klimatpåverkan.

Under dagen hölls ett panelsamtal om hur ombordanställdas arbete kan bidra till en mer hållbar maritim näring. Där deltog Sjöbefälsföreningens styrelseordförande Mikael Johansson, som är intendenturbefäl på Stena Line, Krikor Wartanian, teknisk chef på Öresundslinjen och tillika styrelseledamot i Sjöbefälsföreningen samt Therese Boman, befälhavare på Furetank. De lyfte bland annat

vikten av de ombordanställdas kompetensutveckling inom ämnen som matsvinn och korrekt hantering av kemikalier.

– Det var första gången som jag deltog på Världssjöfartens dag och jag tyckte att det var väldigt givande. Ibland är forumen så stora att man missar de personliga kontakterna. Detta var perfekt i storlek

men med en bredd från branschen som gav möjligheter att knyta kontakter och utbyta tankar med övriga deltagare, säger Krikor Wartanian.

Myndigheternas roll

Under eftermiddagen berättade Björn Boström, vd för Ystad Hamn, om hamnens strategiska hållbarhetsarbete och Martin Gombrii från FKAB visade hur dagens fartyg konstrueras för att minska påverkan på havsmiljön.

Dagen avslutades med ett panelsamtal där Mats Svensson från Havs- och vattenmyndigheten, Erik Eklund från Sjöfartsverket och Henrik Jonsson från Kustbevakningen diskuterade myndigheternas roll i att skydda den marina miljön och förvalta havets resurser. **MP**



Panelsamtal med Mikael Johansson, Therese Boman och Krikor Wartanian.

Wallenius flaggar två nya fartyg svenska

Wallenius Lines förvärvar två nya fartyg, *m/v Don Juan* och *m/v Turandot*, som båda får svensk flagg. FOTO WALLENIUS LINES



Don Juan har redan tagits i trafik.

– Det är en samlad bild som gör att vi föredrar svensk flagg. Dels att villkoren för svensk flagg är tillräckligt bra för att vi som svenskt rederi väljer den svenska flaggan och dels för att vi med svenskflaggade fartyg är redo att bistå det svenska samhället, inklusive Försvarsmakten, om så skulle behövas. Dessutom hjälper det att fortsätta utveckla sjöfartskompetensen i Sverige, säger Johan Falkenberg, SVP Affärsutveckling och Strategi på Walleniusrederierna.

Don Juan har redan tagits i trafik medan *Turandot* beräknas tas över i slutet av året.

– Efter att *Don Juan* togs över gjordes förbättringsarbete vid ett varvsbesök, samt att hon målades om i Wallenius gröna färg. Direkt efter varvsbesöket gick hon i trafik i charter med utgångspunkt i Asien. Även *Turandot* kommer att målas om i Wallenius färger och vi arbetar för närvarande med detaljerna kring hennes sysselsättning, säger Johan Falkenberg.



Johan Falkenberg

Styrsöbolaget vinner upphandlingen för södra skärgården

Styrsöbolaget vinner upphandlingen för trafiken i Göteborgs södra skärgård. Det blev klart i mitten av september. Styrsöbolaget förlorade först upphandlingen, men överklagade och upphandlingen gjordes då om.

– Det känns väldigt bra att få nytt förtroende och det visar också att vi, när rätt förutsättningar finns på plats, är ett på alla sätt konkurrenskraftigt alternativ, säger Bertil Pevantus, vd på Styrsöbolaget i ett pressmeddelande.

Sjöbefälsföreningens vice ordförande för den lokala klubben i Styrsöbolaget, Andreas Irwe, säger att han blev glad när han fick beskedet.

– Jag tycker det är bra att vi kollegor inte behöver splittras och att flexibiliteten av att kunna byta personal och båtar mellan skärgården och älven kommer finnas kvar, säger han.

Styrsöbolaget har trafikerat Göteborgs södra skärgård sedan 1922, alltså över 100 år. Det nya kontraktet kräver att trafiken elektrifieras och därför kommer Styrsöbolaget att köpa in fyra nya fartyg och bygga om två befintliga fartyg till hybrider.

– Vi ser fram emot att köra och utveckla trafiken de kommande 15 åren, både på älven och i skärgården för en levande stad och skärgård i en hållbar helhet. Det ska också bli roligt att elektrifiera trafiken vilket är något vi har erfarenhet av från älvtrafiken så vi ser fram emot att få göra det samma i södra skärgården, säger Bertil Pevantus.

Kontraktet löper på 15 år och startar i december 2027.

Stora förändringar i reglerna för a-kassa

Den första oktober började nya regler gälla för a-kassan. Det är en ny lag om arbetslöshetsförsäkring som har trätt i kraft med nya villkor om hur mycket och hur länge man kan få a-kassa.

– Vi vet vilken otroligt viktig trygghet a-kassan är för många och har förberett oss så långt vi kan för att övergången ska bli så smidig som möjligt. Men eftersom det är mycket som är nytt och oprövat vet vi förstås inte hur de arbetslösa kommer att uppfatta förändringarna, säger Philip Forsell, chef för försäkringsavdelningen på Akademikernas a-kassa, i ett pressmeddelande.

De största förändringarna handlar om att man kvalificerar sig med hjälp av inkomst istället för med arbetad tid, att längden på medlemskapet i a-kassan påverkar ersättningsnivån och att antalet månader med inkomst styr hur lång ersättningsperiod man kan få. Mer information om de nya reglerna finns på din a-kassas hemsida.

Rättelse

I förra numret av Sjöbefälen, nr 5 2025, stod det i artikeln "Sjöbefälsstudenter arbetar obetalt på sin praktik" att 19 procent av de tillfrågade studenterna har fått en anställning i anslutning till sin fartygsförlagda utbildning. Rätt siffra ska vara 20 procent.



Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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



Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30

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

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.



Till havs kan allting hända. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en stilsäker hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjöräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Välkommen som medlem på sjoraddning.se. Eller swisha en gåva till 900 5000.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

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

Nya bränslen och cybersäkerhet viktiga frågor på nordiska maskinförarens kongress

Den 6–7 oktober hölls Nordiska Maskinförarfederationens kongress i Malmö. Presidentskapet i NMF är roterande och efter kongressen är det Sveriges tur att ta över. Sjöbefälsföreningen representerades av ombudsmannen Karl Huss och Sjöbefälen fick en pratstund med honom inför kongressen. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

iska Transportarbetarefederationen, ETF, Europeiska Transportarbetarefederationen, ITF, Internationella Transportarbetarefederationen och WMU, World Maritime University.



Karl Huss

STOCKHOLM SEPTEMBER 2025

Vilka är de viktigaste frågorna som kommer att lyftas på NMF:s kongress?

– Förra kongressen arbetade vi med förnyelsebara bränslen och hur vi ska reglera säkerheten för dem. Det handlar om till exempel våtgas och ammoniak. Men inget av dem är nya egentligen, det är bara nya applikationer för sjöfarten. Så vi känner till många av riskerna och vi har sett olyckor i land men det var ingen som riktigt hade utrett hur det skulle fungera på ett fartyg som rör på sig, det vill säga de dynamiska krafterna och samverkan mellan nya bränslen och de andra system som redan finns på fartygen. Vi hade tagit fram ett dokument gällande energisäkerhet, "Safety dynamics of ship's energy sources", inför förra kongressen som vi har presenterat för ITF, Internationella transportarbetarefederationen, som har antagit det och sedan använt det i IMO, International Maritime Organization. Nu ligger det som grund för mycket av arbetet vi gör via ITF inom förnyelsebara bränslen på IMO-nivå.

Förutom det så har vi också MASS-direktivet, Marine Autonomous Surface Ships, autonoma fartyg, som vi jobbar med. Vi har som mål att alla som opererar fartyg ska utbildas inom STCW för att säkerställa sjöfartssäkerheten. Allting vi gör handlar om utbildning och "leave no one behind". Att de som är ute i verkligheten idag inte ska bli överkörda av all digitalisering och nya bränslen. Mycket kommer uppträda och bara trycks ut utan särskilt mycket kommunikation eller inläring. Så vårt fokus har hela tiden varit att förbättra säkerheten för dem ombord.

Sen har vi frågan om cybersäkerhet. Till exempel en sån sak som att sätta olika behörigheter i ett system, där tekniska chefen bör ha högsta behörigheten. Men det kräver kunskap och även om det borde vara en självklarhet så glöms det ofta bort i regelverket. Vi kommer också att lyfta frågan om vad vi kan göra för att öka antalet fartygsingenjörer inom sjöfarten.

Vilka kommer på kongressen?

– Maskinförarförbunden i de nordiska länderna. Vi har också bjudit in NTF, Nord-

Efter den här kongressen så tar Sverige över presidentskapet i NMF, vad innebär det?

– Det betyder att jag får ett personligt mandat som president i NMF. Jag har varit vice president under den här kongressperioden. Så det blir inga stora ändringar förutom att jag blir ansiktet utåt, sammanställande till mötena och ska hålla ihop frågorna mellan mötena.

Varför är det viktigt med nordisk samverkan för sjöfacken?

– Vi ser fördelen att vi är betydligt närmare varandra i säkerhetstänk, vi har liknande förutsättningar och vi har liknande regelverk. Det gör att det är lättare för oss att hitta gemensamma frågor att driva. Vi vill få upp internationell sjöfart på en nivå som är närmare den som vi arbetar på. Men det betyder inte att vi kan stanna av och vänta in, utan vi vill fortsätta utvecklas samtidigt som vi får en högre standard internationellt. Vi får en helt annan påverkan än om vi i Sverige skulle driva dessa frågor själv. Vi ser en nytta med att vi kan driva frågor gemensamt. **SC**

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS



Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.



BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

Sjöfartsverket lägger ner Redo academy

Sjöfartsverket kommer att lägga ner sin innovationsavdelning och då även Redo Academy som har bedrivit kurser för en hållbar social arbetsmiljö ombord.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2025

– Sjöfartsverkets rättsavdelning har stoppat fortsättningen av social hållbarhet då de inte anser att det ingår i vårt uppdrag. Sjöfartsverket har även minimerat det interna arbetet med likabehandling. Arbetet kommer fortsätta i andra format. Dels genom VTI men de kurser som getts i Redo academy kommer finnas kvar och vi ser just nu över en struktur för beställning av kurser. Dock är tiden över då kurserna gavs gratis, subventionerat av Europeiska Socialfonden, säger Cajsa Jersler Fransson, projektledare för Redo academy.

Cajsa Jersler Fransson hoppas att rederierna förstår nyttan med att fortsätta arbetet med social hållbarhet själva.

– Det är många rederier som behöver stöttning i hur man skall jobba med OSA, aktiva åtgärder, social hållbarhet och lika-behandling och vi ser att många bara är i startgroparna. Jag tror att det blir svårare när inte vi finns till hands som stöd. Vår ambition är att vi inte ska behövas, dock är risken att arbetet stannar av, säger Cajsa Jersler Fransson.

Redo academy kommer att finnas kvar i sin nuvarande form till årsskiftet och hon uppmanar de som är intresserade att passa på och anmäla sig.



Cajsa Jersler Fransson

– För Sjöbefälsföreningens medlemmar innebär det att tillgången till gratis kurser genom projektet slutar vid jul. Så passa på och anmäl er nu! Speciellt vill jag rekommendera Inkluderande ledarskap som vi driver tillsammans med Chalmers. Den är lång men extremt matnyttig och som en inkluderande ledare kan du sedan inspirera ditt rederi! **SC**

Inte medlem än?

Som medlem i Sjöbefälsföreningen får du bland annat:

- ✓ Råd och stöttning i arbetslivet
- ✓ Hjälpa att granska anställningsavtal
- ✓ Stöttning vid en konflikt med arbetsgivaren
- ✓ Tidskriften Sjöbefälen med åtta nummer per år
- ✓ Möjlighet att hyra föreningens fritidshus

För att bli medlem, gå in på www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret. Eller kontakta kansliet på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se så skickar vi ett medlemsformulär.



”Sjömän behandlas som kriminella”

På cementfartyget *Östanvik* är stämningen god, tills ämnet gränskontroller kommer upp. Sedan augusti förra året ska nu alla i besättningen kontrolleras av gränspoliserna vid varje av- och påmönstring – trots att de går mellan Stockholm och Gotland.

– För den här trafiken – svenskt fartyg, svenska hamnar, svenska medborgare – så bör vi undantas, säger Christian Bengtsson, befälhavare på *Östanvik*. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF



Kustbevakningens nya tolkning av EU-reglerna för gränskontroller vid av- och påmönstring har ställt till det för många sjömän i Sverige – och besättningen på *Östänvik* är inget undantag. Stämningen är upprörd när besättningen samlas i mässen för att berätta om hur den nya tolkningen påverkar dem. Det största problemet, förutom det faktum att de inte borde kontrolleras alls, är gränspolisens öppettider.

– När Per [Ringbom, reds. anm.] skulle mönstra på klockan 18 en vardag på Gotland så kan gränspolisens på Gotland inte komma. Sen går vi klockan 7 på morgonen dagen efter och de kan inte vara där innan dess. Så det innebär att ingen kan mönstra av eller på på Gotland från eftermiddagen till klockan 7 på morgonen. Så en gotlänning som har cykelavstånd ner till båten får inte mönstra på utan får ta flyget till Stockholm istället, säger Christian Bengtsson.

Han fortsätter:

– Problemet är att vi ofta har av- och påmönstring på kvällar, men det går inte för de kan inte lämna båten innan gränspolisens har varit här. Gränspolisens kommer dessutom inte två gånger så av- och påmönstring måste ske samtidigt. Men det är inte deras fel, de inser vårt problem.

Per Ringbom bor på Gotland och arbetar som andre styrman ombord.

– I andra europeiska länder där passerar man 'immigration' på väg till eller från flyget. I Polen till exempel kan man göra det dagen efter. Den svenska tolkningen är mer extrem än övriga länders. Istället för att vi ska komma till gränspolisens så ska de komma till oss, säger han.

Christian Bengtsson fyller i:

– Förr skickade vi filippinarna med taxi till polisen, då var det yttre befäl som gjorde detta.

– Man kan undra varför det helt plötsligt är en helt annan tolkning, säger överstyrman Joacim Hemlin.

– Det skulle vara roligt att veta hur många fula fiskar de har fångat med detta, säger den tekniske chefen Ulf Holmström.

Besättningen menar att i och med att gränspolisens inte genomsöker fartyget så blir kontrollen ganska tandlös. De uppger att det blir mer besvär för dem än vad polisen uppnår med kontrollen. De tar upp ett exempel i Nacka där besätt-

ningen inte ens fick gå iland på kajen för att läsa av djupgåendet.

– Det är ju perverst, säger Per Ringbom.

– Sjömän behandlas som kriminella, fyller Joacim Hemlin i.

– Jo, nu mer än någonsin. Det är svenska medborgare i Sverige, säger Per Ringbom.

– Inom Schengen ska det vara ett undantag men det är nog det internationella vattnet mellan Gotland och Sverige som spökar. Men det finns ju utrymme för att inte göra så här, Sverige har en för snäv tolkning, säger Joacim Hemlin. Han fortsätter:

– Per, du flyger ju till och från Gotland och då passerar du det internationella stråket. Är det så att du också måste gå till gränspolisens då?

Per Ringbom svarar:

– Nej, om jag åker på en konsert i Stockholm och flyger från Gotland så behöver jag inte visa pass när jag landar på Arlanda. Det behöver ingen svensk medborgare. Men vi som är sjömän, vi måste göra det.

Fick inte kliva av fartyget

Inte ens vid en extraordinär situation gick det att göra ett undantag, vilket oroar dem.

– Vi hade en andre styrman som behövde komma hem, men han fick inte kliva av på Gotland för att klockan var för mycket, säger Christian Bengtsson.

– Jag stod på kajen för att lösa av honom, fyller Per Ringbom i, men jag fick inte gå ombord för att polisen inte kunde komma och titta på våra pass.

– Vad gör vi om någon hemma blir allvarligt sjuk? Fördelen här är ju att vi kan komma hem snabbt. Ska jag som skeppare

bestämma att vi ska bryta mot reglerna? Och vad händer då? undrar Christian Bengtsson.

De nya tolkningarna har inte bara orsakat besvär, de har även medfört kostnader. Dels för till exempel flyg mellan Stockholm och Gotland för på- och avmönstringar som tidigare kunnat genomföras med en kort biltur. Men också för att de ibland behövt ligga kvar för att få ombord besättning inom gränspolisens öppettider.

– Jag har en lång lista från gränspolisens, alla har olika öppettider i olika hamnar. Det är inget övergripande, utan jag måste titta varje gång. Lövholskajen har en tid, Värtan har en annan tid. Hade gränspolisens varit tillgängliga dygnet runt så hade det varit enklare, säger Christian Bengtsson.

– Det är en kostnad för rederiet och besvär för den anställda och besvär för familjen, säger Per Ringbom.

De är kritiska till att Sjöbefälsföreningen inte har gjort mer för att lobba i den här frågan.

– Vi tycker att facket bör vara mer pådrivande, säger Christian Bengtsson.

Trivs bra ombord

Men förutom problemen med på- och avmönstringar trivs de bra ombord och de är väldigt nöjda med bemanningsbolaget Admare ship management.

– Det finns en anledning till att de flesta har varit här väldigt länge. Jag har varit här i över 35 år. Framförallt är det närheten, att om det händer något i familjen, ett dödsfall eller sjukdom, så kan man vara hemma dagen efter, säger Christian Bengtsson.



Befälhavare Christian Bengtsson spenderar mycket tid med administration på sitt kontor.



Romeo Dela Rosa har jobbat i rederiet sen 2003.

– Jag har varit här sen 2013. Det går väldigt fort och det är väldigt arbetsintensivt, det händer en hel del och det är inte så mycket dötid. Det är på gott och ont, vissa saker hinner man inte med. Sen har hon sina år på nacken, säger Ulf Holmström.

Ombord har de också befälseleven William Englund, som går fjärde året på sjökaptensprogrammet i Kalmar.

– Jag trivs bra här. Jag blir kvar månaden ut, det är ett tecken på att jag trivs, säger han.

På *Östanvik* betalas elevlön ut, vilket var en glad överraskning för William Englund. Då han går fjärde året har han ett antal praktikperioder bakom sig, där alla har varit bra och en erfarenhet på olika sätt, menar han. När det gäller avhopp från sjöbefälshögskolorna tror han att det beror på en blandning av att man insett att man inte trivs i yrket och att man blivit dåligt bemött ombord på sin praktik.

– Det största avhoppet är efter första praktiken, säger han.

– Vi hade också ett stort avhopp efter ettan, säger Joacim Hemlin. Vissa blev dåligt bemötta, typ: 'Vad ska du till sjöss att göra?'.

– Stämningen ombord gör mycket, fyller Christian Bengtsson i.

Per Ringbom betonar att det viktigaste är att eleven får ett bra mottagande, att det finns en hytt till eleven och att besättningen är förberedd på att eleven kommer ombord.

– På *Sunnanvik* hade jag alltid ett möte innan med eleven där vi pratade om, vad förväntar du dig? I mitten stämde vi av om det gick enligt förväntningarna och i slutet kollade vi, hur gick det? Så att eleven blev sedd, säger han.

På *Östanvik* delar de som har hand om praktikanten på handledararvodet och får det som ett tillägg på lönen.

Ser fram emot svensk pension

Romeo Dela Rosa är förste fartygsingenjör ombord och har varit i rederiet sen 2003. Den främsta anledningen till att han har stannat så länge är den svenska pensionen, som han ser fram emot.

– Jag har vänner i Filippinerna som också är sjömän som inte får någon pension alls, säger han.

Men han har också en vän som har jobbat så mycket att han har blivit sjuk och nu går den största delen av hans pension åt till mediciner, något Romeo



Ulf Holmström, Joacim Hemlin, William Englund och Per Ringbom samtalar i mässen.

Dela Rosa hoppas kunna undvika genom att gå i pension i tid.

– Jag spenderar mer tid på fartyget än jag ser min familj. När jag går i pension vill jag umgås med min fru.

Han har tre barn, varav två är vuxna och den yngsta är 14 år. Egentligen hade han velat bli teknisk chef men det går inte ombord på ett svensklagat fartyg.

– Jag älskar att arbeta som ingenjör. Man lär sig saker som man kan använda sig av hemma. Till skillnad från att navigera, man kan inte navigera hemma, säger han.

”Behövs bra löner”

I en tid när kompetensförsörjning är på allas läppar inom sjöfartsbranschen, vad tror de är de viktigaste åtgärderna för att attrahera och behålla personal?

– Det behövs bra löner. Mycket folk försvinner till Norge. En tankbåt i Norge fungerar på samma sätt som en tankbåt i Sverige men du har dubbelt så mycket i lön. Lönen är viktig, man försäkras en hel del när man är ute så här, det behöver man bli kompenserad för, säger Joacim Hemlin.

– Jag förstår ungdomarna, varför ska de gå här och harva när de får mycket högre lön i Norge? säger Christian Bengtsson.

De tycker alla att det tuffaste med job-

bet är att vara iväg hemifrån och borta från sin familj. Men ledigheten och arbetet i sig väger upp, även om de har lite olika syn på vad som är det bästa med jobbet.

– Det vore förmätet att säga ledigheten när man trivs på jobbet. Det är inte ett arbete, det är mer ett projekt som ska fortgå, säger Joacim Hemlin.

– Det är intressant att förkovra sig i de

här roterande prylarna, säger Ulf Holmström.

– Särskilt när de slutar rotera, fyller Christian Bengtsson i.

– Särskilt när man får möjlighet att reda ut saker själv, med hjälp. Det är inte alla arbetsplatser där man har möjlighet att skruva sönder saker på arbetstid och sen skruva ihop dem igen, säger Ulf Holmström. **SC**



Romeo Dela Rosa tillsammans med Ruel Hidalgo.

”Vi behöver lite
mer pragmatism”



Den 19 augusti 2024 skärpte Kustbevakningen möjligheten att ge tillstånd till besättningsbyten vid hamnar som inte är gränsövergångar eller när gränsövergångar är stängda, något som har orsakat stora problem för sjöfarten i Sverige. Sveriges skeppsmäklare har kämpat sen dess för att få till en ändring.

– Att ha myndigheter som bara stelbent ser till sin egen verksamhet, det blir absurt, säger Berit Blomqvist, vd för Sveriges skeppsmäklare. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO ANNA DERKUM

STOCKHOLM SEPTEMBER 2025

Kan du beskriva problemet?

– I juni 2024 skickade Kustbevakningen ut ett meddelande att från den 19 augusti skulle de börja tillämpa EU-regler på ett väldigt korrekt, fyrkantigt sätt. Det betydde bland annat att de vägrade tillåta besättningsbyte i en hamn som inte var gränsövergång. Men alla fartyg har besättning ombord som behöver mönstra av. Till exempel ett fartyg som går mellan Uddevalla och USA får inte mönstra av den europeiska besättningen i Uddevalla, Kustbevakningen tycker att de kan göra det i USA. Istället gör de det på redan i Skagen. I Danmark har de ett mer verkligt anpassat system. Där anser de att sjöfarten måste fungera, så om inte fartyget kan ta sig till en gränsövergång så får fartygsagenten ta sjömännen till närmsta polisstation. I Sverige säger man att man måste ta sig till en gränsövergång med fartyg.

Samtidigt som detta tog man ett beslut att man ska kolla alla. För tredjelandsmedborgare är det viktigt, men nu ska även svenska medborgare kollas om de har varit på internationellt vatten, som det till exempel är mellan Sverige och Gotland. Färjetrafiken är helt undantagen, men ett last- eller rorofartyg som går i linjetrafik, de blir inte undantagna. Vi menar att svenskar inte kan nekas till att gå iland i Sverige. Men då säger Kustbevakningen att de inte bryter mot grundlagen eftersom båten kan gå till en annan gränspassage.

Vad är Kustbevakningens förklaring till att de har skärpt reglerna?

– De säger att EU har varit på dem. Om man tänker att Belgien har 70 kilometer kust och Sverige har 2 700 kilometer kust

så förstår man att där är det inget problem, gränspoliserna kommer ut om det behövs. Vi har gjort en enkät bland våra europeiska skeppsmäklarkollegor och de förstår inte problemet. Men i Sverige har vi väldigt många hamnar samtidigt som polisen har begränsat med resurser. Om man till exempel tittar på Grums, som är en väldigt liten hamn med cirka två-tre besättningsbyten per månad. Då tycker Kustbevakningen att fartyget kan gå till Karlstad. Men det innebär farledsavgifter, lots, förseningar, det kommer inte hända. Då tycker vi att sätt polisen i en bil till Grums eller låt fartygsagenten ta besättningen till Karlstad. Före den 19 augusti åkte polisen till Grums och då skrev Kustbevakningen en avvikelse varje gång. De avvikelserna skickas till EU och till slut tröttnar EU på alla avvikelser.

Vad är lösningen på problemet?

– Vi behöver fler gränsövergångar. Men då måste man ändra i utlänningslagen och därför blev det en rent politisk fråga. Den 4 september förra året uppvaktade vi Andreas Carlson, trots att vi visste att detta är en fråga för Justitiedepartementet. Andreas Carlson är ju ändå "sjöfartsminister". Vi började med att kräva att en lista med hamnar skulle få bli gränsövergångar. Men det kan inte vi kräva, utan bara kommunerna själva. Utlänningslagen reglerar vilka kommuner som har gränsövergångar. Sen säger polisen vilka hamnar som ska vara gränsövergångar. Vi hoppas få ett besked i närtid och då har vi löst ett problem. Men då kommer vi till problemet med öppettider. Istället för att gränspoliserna säger att de till exempel behöver veta tre dagar i förväg att de ska göra en kontroll så säger de att "ni måste komma på vardagar mellan klockan 8–16". Ibland har gränspoliserna sagt att de

kan göra ett undantag och komma efter öppettiderna och då säger Kustbevakningen att de inte kan godkänna något som sker utanför öppettiderna. Men varför ska Kustbevakningen bestämma om ett besättningsbyte som gränspoliserna gör? Så nu försöker jag ta reda på: Var står det att Kustbevakningen måste vara inblandad i besättningsbytena?

Hur jobbar Sveriges skeppsmäklare med frågan?

– Vi jobbar på att ha fler gränsövergångar. Nästa steg är att skippa gränskontroller för svenskar inom Schengen. Sen att det finns en strimma internationellt hav, vad spelar det för roll? Steget efter det är att inte ha gränskontroller av Schengenmedborgare. Det är viktigt att det sker kontroll av tredjelandsmedborgare. Men om inte gränspoliserna kan komma till fartyget så måste sjömännen kunna komma till gränspoliserna. Det behövs lite mer pragmatism. Och så har det tillkommit en till grej: Kustbevakningen ska inte vara den instans som ska bevilja eller avslå besättningsbyte, det ska gränspoliserna vara.

Ni har tagit ett fall från fartyget *Ulvik* till domstol?

– Det rör *Ulviks* befälhavare som är svensk och jobbar på svenskt fartyg som mestadels går i svenska hamnar. Ändå ska han inte kunna mönstra av i den hamn som är närmast där han bor. Kustbevakningen menar att han bara får mönstra av i en hamn som är gränsövergång. Men vissa av hamnarna som är gränsövergångar kanske de kommer till på helgen när gränspoliserna har stängt. När ska de mönstra av då? Vi har tagit det till Förvaltningsrätten, men där fick Kustbevakningen rätt så nu har vi överklagat till Kammarrätten och väntar på att få prövningstillstånd där.

Kustbevakningen skyller på EU, men ska vi gå till EU när detta inte är ett problem i resten av EU? Att ha myndigheter som bara stelbent ser till sin egen verksamhet, det blir absurt. Nu har fartygsagenterna börjat tröttna så när redarna vill göra ett besättningsbyte i Sverige så säger de nej och så görs bytet utomlands istället. Förutom kostnaden det innebär för redarna och besväret för den enskilda sjömännen så är det inte bra för aktiebolaget Sverige som tappar hotellnätter och resor. Men nu tycker Kustbevakningen att vad är problemet, det sker ju ändå inga besättningsbyten så vad gnäller de där mäklarna om? **S C**



Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-Bas nästan varje vecka

✓ Kombinera efter behov

GRUNKURSER

BASIC SAFETY

8-10 okt	26-28 nov
15-17 okt	10-12 dec
22-24 okt	21-23 jan
5-7 nov	28-30 jan
12-14 nov	m.fl.
19-21 nov	



ADVANCED FIRE FIGHTING

16-17 okt	23-24 apr
6-7 nov	28-29 maj
27-28 nov	25-26 jun
29-30 jan	6-7 aug
26-27 feb	m.fl.
26-27 mar	



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

22 okt	11 mar
19 nov	15 apr
10 dec	6 maj
21 jan	10 jun
18 feb	1 jul
m.fl.	m.fl.



SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

1 dec	17 apr
19 jan	27 apr
16 feb	11 maj
19 mar	m.fl.
13 apr	



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

13 okt	25 nov	8 jan
20 okt	1 dec	13 jan
3 nov	8 dec	m.fl.
11 nov	15 dec	
17 nov	15 dec	



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

22-23 okt	15-16 apr
19-20 nov	6-7 maj
10-11 dec	10-11 jun
21-22 jan	1-2 jul
18-19 feb	m.fl.
11-12 mar	



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

15-16 okt	4-5 feb
12-13 nov	4-5 mar
10-11 dec	m.fl.



FAST RESCUE BOAT

14-15 okt	20-21 jan
4-5 nov	m.fl.
12-13 nov	
2-3 dec	



CROWD & CRISIS MNG

10-11 nov	23-24 mar
24-25 nov	m.fl.
26-27 jan	
23-24 feb	



PFSO

På begäran



PSO

På begäran



REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

TISDAG

ONSDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

11 nov 24 feb
25 nov 24 mar
13 jan m.fl.
27 jan
10 feb



BASIC SAFETY

9-10 sep
7-8 okt
11-12 nov
25-26 dec
m.fl.



CROWD & CRISIS MNG

11 nov 26 maj
25 nov 23 jun
27 jan 14 jul
24 feb 4 aug
24 mar m.fl.
21 apr



ADVANCED FIRE FIGHTING

12 nov 25 feb
26 nov 25 mar
14 jan 22 apr
28 jan m.fl.
11 feb



FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

TISDAG

ONSDAG

TORSDAG

FREDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

19 jan
2 feb
16 feb
m.fl.



BASIC SAFETY

13-14 okt	19-20 jan	30-31 mar
20-21 okt	2-3 feb	13-14 apr
3-4 nov	16-17 feb	m.fl.
17-18 nov	2-3 mar	
1-2 dec	9-10 mar	
8-9 dec		
15-16 dec		



ADVANCED FIRE FIGHTING

14 okt 16 dec
21 okt 20 jan
4 nov 3 feb
18 nov m.fl.
2 dec
9 dec



MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

22-24 okt	11-13 mar	10-12 jun
19-21 nov	15-17 apr	m.fl.
21-23 jan	6-8 maj	
18-20 feb		



MEDICAL FIRST AID

22 okt m.fl.
19 nov
10 dec



FAST RESCUE BOAT

15 okt 21 jan
5 nov 18 feb
3 dec m.fl.



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



TEMA

TOTALFÖRSVARÖVNING





I ljuset av en allt oroligare omvärld ökar insikten om sjöfartens betydelse för försörjningen av såväl Försvarsmakten som resten av samhället. I början av september övades sjöfartens roll i totalförsvaret för första gången sedan andra världskriget tillsammans med ett 60-tal offentliga och privata aktörer. Övningen genererade cirka 500 åtgärds punkter som behöver lösas för att sjöfarten ska kunna fungera i samtliga beredskapsnivåer och som nu omhändertas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO JOHANNA FREJME

TFW2P

9

Beväpnade antagonister ombord på *Fure Valö*

Ett tiotal fartyg och över 60 privata och offentliga aktörer deltog när sjöfartens roll i totalförsvaret övades för första gången sedan andra världskriget. För Felix Eliasson, befälhavare på *Fure Valö*, och hans besättning var det en annorlunda erfarenhet med beväpnade antagonister och skottlossning ombord.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

DONSÖ SEPTEMBER 2025

Sverige är i krig sedan sju dagar. Fure-tanks tankfartyg *Fure Valö* ligger till kaj i Donsö djuphamn när rederiet får i uppdrag av Försvarsmakten att gå med en oljelast till en terminal i Finland. Plötsligt upptäcks två beväpnade män ombord. De har saboterat kritisk utrustning och gjort fartyget sjöodugligt. Polisen larmas och besättningen låser in den ene inkräktaren i styrmaskinsrummet medan den andre är kvar ute på däck. Det är premisen inför dagens övning som inleds om några timmar.

– Jag ser fram emot det här, säger överstyrman Tomas Östberg när vi träffas uppe på bryggan på *Fure Valö* innan övningen drar igång. Vi övar ISPS var tredje månad, men de övningarna brukar bli ganska teoretiska. Den här sortens

praktiska övningar, dessutom tillsammans med polisen, är inget vi är vana vid.

Utanför ventilerna stiger den värmande sensommarsolen över Donsö och kringliggande öar och skär i Göteborgs södra skärgård. På bryggan är solgardinerna neddragna och det ligger en spänd förväntan i luften. Det här är första gången sedan andra världskriget som sjöfarten övas inom ramen för totalförsvaret och intresset för övningen är stort. Folk från rederikontoret finns på plats liksom representanter för övningen, journalister och ett kamerateam som ska producera en informationsfilm om övningen. Befälhavare Felix Eliasson har arbetat i Furetank sedan årsskiftet. Han berättar att beskedet om *Fure Valös* deltagande i övningen kom för bara två veckor sedan. Det nylevererade fartyget befann sig då i Spanien på väg hem från byggnationsvarvet i Kina.

– Samtidigt som vi har jobbat med att få fartyget i ordning, hitta rutiner och lärt känna varandra så har vi haft övningen framför oss. Man har inte behövt fundera på vad man ska göra på kvällarna direkt, men det har varit kul, säger Felix Eliasson.

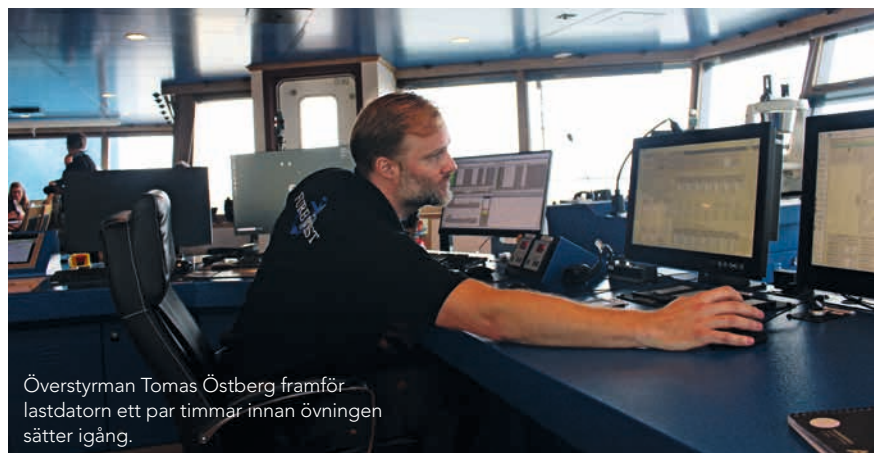
Förberedelserna har pågått ett år

Totalförvarsövning DSM 2025 hålls den 1 september i samband med Donsö shipping meets inledande dag. Syftet med övningen är att utsätta sjöfarten för ett fingerat krigstillstånd för att identifiera de utmaningar som kan uppstå när högsta beredskap råder och hitta svagheter som försvårar fartygsoperationer i krig. Förberedelserna har pågått under nästan ett års tid under ledning av BT POS-sjö (Beredskapssektor transporter privat och offentlig samverkan, transportsektor sjö). Ett 60-tal aktörer deltar, däribland privata bolag som rederier, hamnar och klassningssällskap liksom myndigheter som Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Kustbevakningen.

Fem olika scenarier övas under dagen med ett tiotal fartyg involverade. I Donsö missionskyrka samlas redare, myndigheter och andra aktörer för att leda övningen och tillsammans försöka lösa de frågor och hinder som uppstår när fartygen ska genomföra sina uppdrag. Det handlar om cirka 220 personer fördelade i sex olika grupper som ska hantera alltifrån bemanning och försäkringar till certifikat och samordning.

Kommendörkapten Fredrik Hansson, chef för samverkanssektionen på Marinstaben, deltar i gruppen för världlandsstöd. Uppdraget är att förflytta utländsk Natotrupp, från Norge via Sverige och över Östersjön till Finland.

– Att genomföra en förflyttning av utländsk trupp innehåller många moment som behöver lösas, säger Fredrik Hansson efter övningens slut. Tittar vi specifikt på sjötransporten i vårt moment så ska den ske med någon form av eskort som ska samordnas. Det är också väldigt mycket handelssjöfart i området och vi måste se



Överstyrman Tomas Östberg framför lastdatorn ett par timmar innan övningen sätter igång.

Tillsammans med överstyrman är det bara befälhavare Felix Eliasson som känner till övningsscenariot i förväg.



till att det är säkert för både det transporterande fartyget och alla andra fartyg runtomkring.

Han berättar att hans grupp identifierade ett antal frågor som behöver lösas och som nu lämnats vidare till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, som ska omhänderta alla de erfarenheter som framkommer under dagen.

– Vi identifierade en mängd utmaningar, som hur vi ska kunna tala hemligheter med andra myndigheter och övriga aktörer, däribland rederier. Det finns också utmaningar i hur vi lastar fartyg, hur vi skyddar fartyg, nationaliteten på besättningarna, försäkringar och hur verksamheten leds. Det är de tunga bitarna, säger Fredrik Hansson.

Måste öva i fredstider

Medan övningen pågår hålls föredrag om det rådande säkerhetsläget och sjöfartens roll i försörjningen av Sverige och Försvarsmakten. En av talarna är marinchefen, konteramiral Johan Norlén.

– Sverige är beroende av sjöfarten för sin försörjning, men det är också vi inom

försvaret för att vi ska kunna verka och lösa våra uppgifter. I och med försvarsbeslut 24 har vi i uppdrag att säkra sjötransporter, från där vi befinner oss nu och hela vägen upp till Bottniska viken och det är ingen liten uppgift, säger han och fortsätter:

– Den övning som pågår idag skapar robusthet i våra försörjningsflöden i alla beredskapsnivåer och är mycket viktig. Det vi inte övat i fred kommer heller inte att fungera i krig.

Även bostads- och infrastrukturminister Anderas Carlsson (KD) är på plats och

framhåller vid flera tillfällen under dagen betydelsen av en fungerande sjöfart i samtliga beredskapsnivåer.

– Ungefär 90 procent av allt vi konsumerar i Sverige har någon gång transporterats med fartyg. Sjöfarten är mycket viktig för såväl vår livsmedelsförsörjning som vår bränsleförsörjning och det gäller både i fred och vid höjd beredskap, säger han.

Ett annat ämne som flera talare lyfter är de återkommande störningarna i Östersjön med kabelbrott, attentatet mot Nordstream och oron för den ryska skuggflottan. Under en intervju med Furetankers vd, Lars Höglund ombord på *Fure Valö*, berättar han om en ökad mängd störningar mot fartygens GPS-system i hans rederi.

– Våra befälhavare rapporterar om GPS-störningar hela tiden, säger han. Framför allt i södra och sydöstra Östersjön, runt Polen och i Kaliningradområdet, men också upp i Finska viken. Nu har vi beställt ett betydligt mer avancerat GPS-system som bättre ska stå emot störningar och som levereras av Saab, säger han.

Under själva övningsmomentet tillåts

Totalförsvarsövning DSM 2025

Totalförsvarsövningen DSM 2025 är den första övningen där sjöfartens roll i totalförsvaret övas sedan andra världskriget. Ett 60-tal aktörer medverkade med deltagare från det privata näringslivet, organisationer och myndigheter. Övningen genomfördes inom ramen för Beredskapssektor transporter privat och offentlig samverkan, trafiklagsgrupp sjö (BT POS-sjö).

Försvarmakten deltog både till sjöss och iland under övningen. Foto Johanna Frejme



Totalförsvarsövning DSM 2025 bestod av fem delövningar

1. Furetank (fysiskt fartyg). Transport av fartygsbränsle från Sverige till Finland saboteras av två antagonister i Donsö djuphamn.
2. Sirius Shipping och Preem (fysiskt fartyg). Strax före avgång från Preemraff i Göteborg meddelas att frakttillståndet ogiltigförklaras och att lasten omhändertas av staten för en brådsnackande transport till Finland.
3. Styröbolaget (fysiskt fartyg). Styröbolaget mottar hot. Ombord på M/S Kungsö pågår en gisslansituation där två beväpnade terrorister tagit kontroll över fartyget.
4. Stena Jutlandica och bogserbåtar från Svitser (simulerade fartyg). Jutlandica grundstöter på sin väg in till Göteborg och behöver bogsering. Försvarmakten beslutar att fartyget ska framföras i beredskapsled med beredskapslots samt att fartyget ska minlotsas genom en minering utlagd av svenska marinen.
5. Wallenius Sol (simulerade fartyg). Värmlandstransport från Nynäshamn till Åbo i Finland ska genomföras. Lasten består av militärmateriel och personal om cirka 400 fordon och 1 500 passagerare.

inte media vara med ombord i fartygen, men efteråt berättar Felix Eliasson att övningen på *Furu Valö* gick som planerat.

– Ombord var det bara jag och överstyrman som visste hur övningsscenarioet såg ut. Övriga hade bara informerats om att det skulle vara en övning, men inte vad som skulle hända. När det drog igång märkte man att de tyckte att det var lite annorlunda, säger han.

Att öva moment där beväpnade antagonister tar sig ombord och samarbetet med polis var en ny erfarenhet för besättningen.

– När det blev skottlossning mellan antagonisten som var kvar ute på däck och insatsstyrkan skruvades stämningen upp. Det här är ju något som faktiskt skulle kunna hända på riktigt och det kändes att det blev mer allvar. Men insatsstyrkan genomförde övningen enligt sin plan. De sökte genom fartyget och tog kontakt med oss för att se om vi hade någon information som de kunde ha nytta av, säger Felix Eliasson.

Kommer från två olika kulturer

Vid övningens start samlades besättningen på bryggan i enlighet med säkerhetsrutinerna vid general alarm. När insatsstyrkan tog kontakt med dem och uppdaterades om det rådande läget ombads överstyrman att visa vägen till den inlåsta personen i styrmaskinsrummet.

– Det är sällan vi har möjlighet att öva så här realistiskt och man märkte att alla blev lite mer på hugget när insatsstyrkan kom. Att man blev mer skärpt och tystnade lite. Det var inte lika mycket småsnack som det annars kan vara när man väntar på att något ska hända, säger Felix Eliasson.

Han säger att även han själv kände av allvaret, även om han visste om vad som skulle ske.

– När insatsstyrkan tog sig in på bryggan gjorde de det med en pondus och en auktoritet som kändes, och det är sällan man har vapen i sin närhet. Samtidigt måste jag ta min roll som befälhavare och berätta det vi visste för att underlätta deras arbete.

Efter övningens slut hölls en debriefing med besättningen ombord, berättar Felix Eliasson. Där gick man igenom scenariot och pratade om lärdomar från dagen.

– Jag ska inte gå in på detaljer eftersom det handlar om vårt säkerhetssystem, men det fanns områden där vi såg möjligheter till förbättring. Som att vi och insats-

styrkan kommer från två olika kulturer och att det är viktigt att tänka på hur man uttrycker sig för att förstå varandra. Vi är så vana vid vårt fartyg, men för dem är det en helt ny miljö.

Har tittat en del i krigsarkiven

Spelledare under övningen var Martin Hidefjäll från konsultbyrån Aptly. Inför övningsstarten berättade han om de utmaningar det innebär att öva funktioner som i vissa fall inte använts på 80 år, som exempelvis uttagning av fartyg.

– Mycket av arbetet har vi fått göra från scratch och vi har också tittat en del i krigsarkiven, säger han under ett anförande i Donsö missionskyrka. Nu handlar det om att ta fram nya rutiner för hur det här ska fungera konkret. Vem ska göra vad, vem har mandat att agera och så vidare, säger han.

Också övningens omfattning var en utmaning, enligt Martin Hidefjäll.

– Vanligtvis när man arrangerar en sådan här övning är det två eller kanske tre, fyra olika aktörer som ska samordnas och komma överens, men den här gången var det ett 60-tal. Det är unikt, men det har gått fantastiskt bra.

Efter övningens slut är Martin Hidefjäll mycket nöjd och de olika momenten har kunnat genomföras som planerat.

– Övningen har gått otroligt bra, men det blev extremt mycket åtgärder som samlades in. Uppskattningsvis runt 500, säger han.

Åtgärderna ska nu lämnas över till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. Där ska de beredas för att sedan mynna ut i nya rutiner, handböcker och bestämmelser. Enligt Svensk sjöfarts Carl Carlsson, ordförande i BT POS-sjö, som varit övningsledare tillsammans med vice ordförande Susanne Aristegu Adolphi vid Trafikverket, har förberedelser inletts för en ny totalförsvarsövning för sjöfarten under DSM 2027.

– Vi håller på att förbereda en ansökan som ska lämnas in till MSB. Svar kommer i början av nästa år, säger Carl Carlsson.

Blir det en ny övning kommer bemanning av fartyg att tydligare inkluderas i övningen, lovar Carl Carlsson.

– Bemanning av fartygen är helt avgörande för att sjöfarten ska fungera. Vi har haft en mycket bra dialog med arbetsmarknadens parter om detta under våren och vi kommer att fortsätta arbeta med den frågan. **L S**



Furetanks vd Lars Höglund berättar att rederiets fartyg har stora problem med GPS-störningar, framför allt i delar av Östersjön.



Kommandörkapten Fredrik Hansson vid Marinstaben, deltog i gruppen för världlandsstöd under övningen.



Spelledare Martin Hidefjäll från konsultbyrån Aptly var mycket nöjd med hur övningen genomfördes.

Stora förändringar på gång

Hoten mot den svenska sjöfarten är många och mångfacetterade och kommer både från länder som Ryssland och Kina, men även från klimatförändringarna och pirater. Niklas Granholm, forskningsledare på Totalförsvarets forskningsinstitut, spår att förutsättningarna för att vara sjöbefäl kommer att förändras.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

DONSÖ SEPTEMBER 2025

– Den globala ordningen håller på att lösas upp. Vi hade länge globalisering, att alla är på samma lag, handel. Nu ser vi mer och mer att auktoritära stater slår sig ihop och vill ha ett multipolärt system, till exempel BRICS och Shanghai Cooperation Organisation. De är missnöjda med att USA styr. Det här syns i sjöfarten – hur ska man hålla ihop ordningen, hur ska man uppträda till sjöss? Håller regleringarna? Det får vi se framöver, säger Niklas Granholm.

Han beskriver hur Kinas ambitioner i Syd kinesiska havet gör att de struntar i domar från den internationella domstolen i Haag som rör gränsdragningarna för exklusiv ekonomisk zon. Huthiernas attacker mot fartyg utanför Jemen har fått den direkta konsekvensen att fartyg istället går runt Godahoppsudden, vilket skapar förseningar och gör varorna dyrare. Och så har vi Rysslands krig mot Ukraina, som under en period stoppade Ukrainas sjöburna handel.

– Ukrainarna drev tillbaka ryssarna och handeln är på samma nivå som innan kriget bröt ut. Men det har krävts mycket resurser för att driva tillbaka ryssarna. Och det har varit ett krav från internationell sjöfart, att det ska vara säkert och fritt från minor för att de ska gå där. Om man tänker sig en liknande situation i Östersjön – vi har inte en marin som klarar av det. Klipps det här av så klarar vi oss inte så länge, särskilt som vi inte har några lager.

Det som påverkar oss i Östersjön mest är det ryska hybridkriget och den ryska skuggflottan.

– Hybridkriget är en del av en större kampanj som Ryssland bedriver. Det är en

sorts "rent a gangster"-system där de hyr in ungdomar eller kriminella för att göra saker som sabotage mot telekablar i land eller inbrott i vattenverk. Och sen har vi sjöfarten och kabelbrotten samt GPS-störningar i stor skala. Det pågår en kampanj men Ryssland vill inte ha en öppen konflikt som kan falla under Natos artikel 5. Ju förr vi inser att det pågår en sån kampanj desto bättre.

För att motverka detta satte Nato in en operation för att skydda kritisk under-vattensstruktur i Östersjön, Baltic Sentry. Dessutom har den brittiskleda styrkan Joint Expeditionary Force, JEF, startat operationen Nordic Warden.

– Det har inte varit några kabelklippningar sen de sattes upp så sannolikt har det haft effekt. Sverige och Finland har börjat agera på de här fartygen som klipper kablar. Man går igenom dem ordentligt, till exempel kan man sälja lasten för att betala böter, det slår mot plånboken. Det pågår också diskussioner om man kan använda havsrätten, till exempel kan man kräva en färsk hamnstatsinspektion eller kräva försäkringar för att de ska få komma in i Östersjön, säger han.

Klimatförändringarna påverkar

En annan stor påverkan på sjöfarten är de accelererande klimatförändringarna. Till exempel påverkades Panamakanalen av väderfenomenet El Niño, på så sätt att när det blev torka minskade vattennivån i kanalen vilket orsakade kapacitetsbrist.

– De fick dra ner på kapaciteten till 50 procent, vilket gjorde att många fick ta väldigt stora omvägar. Det skapades ett auktionssystem på kösystemet och fraktpriserna gick upp under den här tiden.

Även ismältningen i Arktis kommer att



Niklas Granholm

påverka sjöfarten på så sätt att nya rutter öppnas upp när isen försvinner.

– Vid någon punkt kommer rederierna att vilja börja segla där. Farlederna genom Arktis som öppnas efterhand är upp till 40 procent kortare och man slipper Panamakanalen. Den första isfria sommaren kanske bara är 10–15 år bort. Dessutom är frågan vad som händer med Golfströmmen – det kan få stor påverkan på klimatet i Norden. Han fortsätter:

– För sjöfartens del är det sannolikt stora förändringar på gång. Alla dessa förändringar växelverkar på olika sätt.

Hur ska man förbereda sig som sjöbefäl på de här förändringarna?

– Det bästa är kunskap och medvetenhet om vad som är på gång. Det kan vara så att en del tycker det är för farligt. Men rederierna måste värna sin personal. Det pågår redan nu – hur man till exempel skyddar sig mot piratattacker. Dialogen mellan befälen och rederiet måste vara grundad i kunskap.

Hur ser du på bristen på svenska sjömän?

– Det är ett resultat av bilden att sjöfarten kan sköta sig själv. Infrastrukturministern sa att han vill dubbla den svensklagade handelsflottan. Det borde betyda att behovet av sjöbefäl ökar rejält. Hur ska det lösas? Man ser på infrastrukturministern att nu måste det ske en förändring. Det här har sjöfartens organisationer drivit på länge men ingen har lyssnat. Nu gör man det. **S C**

”Sjöfarten är helt avgörande”

Nato kräver upprustning av svensk infrastruktur. Det menade Stefan Nohrenius, senior rådgivare för transporter hos Försvarsmakten, i sitt föredrag om den svenska handelssjöfartens roll i Nato under Donsö shipping meet. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

DONSÖ SEPTEMBER 2025

Hur påverkas den svenska handelsflottan av Sveriges medlemskap i Nato?

– Sverige har till uppgift att vara logistikhubb och i det ligger försörjning till exempelvis Finland och Polen, framförallt militärt. Hela systemet måste fungera och där är sjöfarten helt avgörande. Volymerna ökar drastiskt i och med medlemskapet i Nato. Det är såna volymer att det aldrig kan tackas av det svenska transportsystemet i land – det kräver svensk sjöfart. Det är dessutom brist på järnvägsvagnar och tunga fordon så sjöfarten är helt avgörande.

Klarar svenska hamnar Natos krav?

– Det gör de till vissa delar. Hamnar som Försvarsmakten och Nato vill ha är inte samma som krävs för totalförsörjningen. Göteborg är Finlands och Norges största hamn för folkförsörjning. Det går att lägga in en reservation till Nato och anmäla avvikelser. Natos krav kan innebära investeringar i infrastruktur som Sverige måste göra, till exempel i järnvägen.

Och hur ser det ut för sjöfartens del?

– Där handlar det om volymerna som måste klaras av. Natos förstärkningar kommer med sjöfart, hamnarna måste kunna ta emot det och infrastrukturen måste fungera. I mina ögon är det en långsam process.

Hur säkerställer vi att svensk sjöfart lever upp till Natos krav?

– Vi försöker åstadkomma något på varje område, vi tecknar avtal, gör uttagningar av fartyg. Vi arbetar med att utveckla ett antal viktiga hamnar. Sjötrafikledning är ett pågående arbete. Vi har som målsättning att teckna avtal med samtliga varv och rörlig varvs- och bärgningsresurs.

De tre största varven är Falkvarvet, Landskrona och Beckholmen. Det finns inget svenskt varv norr om Åland.

Hur ser du på bristen på svenska sjömän?

– Det finns en brist på cirka 2 200 sjömän. Vi kan inte bemanna de svenska fartygen med enbart svensk personal, det är en omöjlighet. Det kanske inte gör något om köksbiträdet är filippinare – men det seniora befälet måste vara svenskt. Men är det särskilda områden där vissa saker är hemliga, då måste alla vara svenskar. Då kanske rederierna måste jobba ihop för att säkra den transporten. De är utpekade som samhällsviktiga företag och det krävs att rederierna har en vettig personalplanering så att de vet hur många de har att disponera enligt lagen om allmän tjänsteplikt. Man gör en disponibilitetskontroll, det sker en samverkan med Plikt- och prövningsverket. Är man också krigsplacerad i Försvarsmakten så sker en bedömning. Var behövs personen bäst? Det kanske är som befälhavare på till exempel Furetank. Jag vill betona att när det gäller samarbete så finns det ett bra samarbete mellan oss, Svensk sjöfart, rederierna och ett antal myndigheter.

På vilket sätt?

– Man kan se det som en grupp, bara att vi råkar komma från olika organisationer. Vi har ett samarbetsavtal som är helt ovärderligt för oss och det svenska totalförsvaret. Det går ut på att, i den yttersta förlängningen, tillsammans med Svensk sjöfart och rederierna så ska vi utveckla den svenska sjöfarten. Det här är en kulmen på vårt arbete, även om det återstår åtskilligt arbete.

Vad är det som återstår?

– Vi är inte där än, det gäller att utveckla respektive område. Den här övningen kommer att resultera i en åtgärdslista av Guds nåde.

Upphandlingarna med rederierna ska göras om – varför och hur?

– Avtalen kan alltid bli bättre, det är en kontinuerlig utveckling. Vi vill renodla ett särskilt avtal för specialistsjöfarten.

Hur påverkas de svenska sjöbefälen av Sveriges medlemskap i Nato?

– Vi behöver tillgång till fler sjömän för att kunna göra vår uppgift. Det saknas sjömän, samtidigt som vi har en hög arbetslöshet, det finns lediga jobb. Vi har ett stort behov av en fungerande vintersjöfart och tillgång till fungerande isbrytare. Sjöfartsverket har hotat med att kallställa *Atle* – Sverige har inte råd att förlora en isbrytare till. Transportstyrelsen och Sjöfartsverket måste också få medel för att bedriva sin verksamhet. Varje myndighet har sitt ansvarsområde, de måste få medel för att klara det. Det spelar ingen roll om vi får pengar, de andra myndigheterna måste också få det. **SC**



Stefan Nohrenius

Imponerande bredd i sjöfartsmontern

Antalet nya böcker med sjöfartsanknytning som presenterades i Sjöfartsmontern på bokmässan i Göteborg var i år fler än någonsin, närmare 20 stycken.

– Den bredd som visades upp i montern är imponerande, säger Johan Marzelius, ombudsman i Sjöbefälsföreningen och styrelseledamot i Sjöfartens Kultursällskap som ligger bakom monterprogrammet.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2025

Här fanns till exempel en bok om en fartygskatastrof på det svenska fartyget *Tryggve* 1927 då alla utom en i besättningen omkom. Plus en thriller om en sjöpolis från Brännö som jagar en seriemördare, en självbiografi av en välkänd operasångare, en ny antologi om det svenska sjöfolkets mesta författare Ove Allansson och massor av andra bokpresentationer.

– Sjöfartskulturen är fortfarande i högsta grad levande. Extra roligt är att det i år hela tiden har varit mycket folk som besökt programmen i Sjöfartsmontern, framhåller Johan Marzelius.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delade som vanligt ut sitt litteraturpris i montern. Priset år 2025 gick till konstnären och författaren Gunwor Nordström för boken *Sjömansliv och guldgrävdöd*. Huvudperson i boken är hennes släkting Axel Valfrid Karlsson som var sjöman i många

år. I motiveringen står det bland annat: "Boken är resultatet av en forskarbragd som har krävt flera års arbete. Den är ett värdefullt dokument över en vanlig sjömans tillvaro under den epok då historien utspelar sig."

– Priset är en fin uppmuntran inför mitt fortsatta författarskap. Min kommande bok är en fortsättning på *Sjömansliv och guldgrävdöd*, berättar Gunwor Nordström. Den handlar bland annat om kvinnor i Bohuslän som blev kvar när männen gick till sjöss.

Ulrica Hellichius thrillerdebut *Kameleon* utspelar sig i Göteborg och i stadens södra skärgård. Tiden är några månader före och efter de så kallade Göteborgskravallerna 2001.

– Min kvinnliga huvudperson Luka Rosén är bosatt på Brännö med sina två barn och arbetar som sjöpolis. Luka är med i jakten på en seriemördare och är polis under Göteborgskravallerna, säger Ulrica Hellichius. Även om *Kameleon*en

till sin form är en thriller handlar den även om beroende och medberoende. Jag planerar ytterligare tre böcker om Luka. Att jag valt att skriva om en sjöpolis beror på att jag kommer från en sjömansläkt och bor på Brännö.

Operasångaren är titeln på Hans Josefssons självbiografi. Josefsson, som i många år arbetade på Göteborgsoperan, har dikterat memoarerna för GP-journalisten Kristian Wedel.

Hans Josefssons samtal med Kristian Wedel lockade till många skratt. Han fick av en åhörare frågan om vilken koppling han har till sjöfarten. Hans Josefsson berättade då att han i ungdomen var anställd som underhållningschef under flera resor med Amerikabåtarna.

– Det var en otroligt rolig tid. Hela tiden hände det massor med spännande saker ombord. Arbetsgemenskapen var också stor, säger Hans Josefsson.

Havet är lika blankt efteråt

Gripande var att lyssna på Carl-Magnus Stolt när han presenterade sin bok *Havet är lika blankt efteråt*. *Tryggve* var en svensk ångare som förliste i Östersjön 1927 med 14 personer ombord. Endast den 20-årige eldaren Arvid Persson överlevde.

Några i besättningen lyckades ta sig ombord i en läckande livbåt. Här avled en efter en under de följande dagarna. Efter en knapp vecka var bara kaptenen och den unge eldaren vid liv i livbåten. Sista natten dog även kaptenen. En kort tid efteråt hittades Arvid Persson svårt medtagen men vid liv.

Carl-Magnus Stolt har forskat i flera år inför arbetet med att skriva boken.

– Jag vill bland annat skildra hur en människa som är enda överlevare vid en katastrof påverkas resten av livet, berättar Carl Magnus Stolt som är professor i medicinsk humaniora.

Flera av åhörarna vid bokpresentationen var släktingar med Arvid Persson och kaptenen. Historiens vingslag kändes i luften när släktingarna presenterade sig.

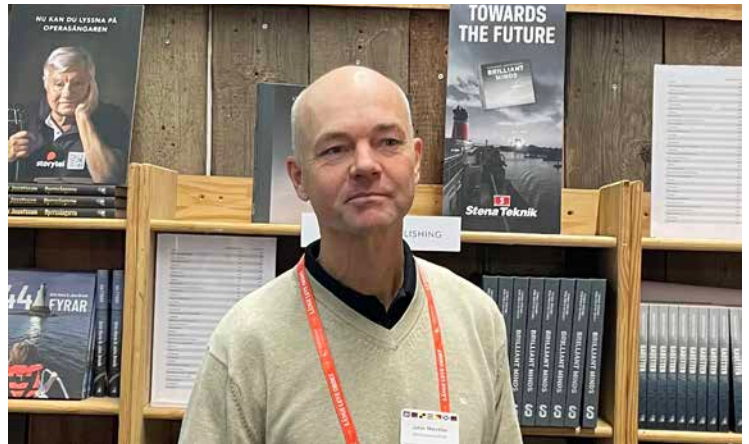
Praktverk om Hansan

Historieprofessorn Dick Harrison kom för tid sedan ut med *Hansan*: ett handelsimperiums uppgång och fall. När han





Sjöfartsmontern var välbesökt under bokmässan.



– Programmet i Sjöfartsmontern är spännande och inspirerande, säger Sjöbefälsförbundets ombudsman Johan Marzelius.



Claes-Göran Wetterholm berättade om världens största fartygskatastrof då *Gustloff* torpederades i Östersjön i slutet av andra världskriget.

berättade om boken i ett samtal med sjöfartsprofilen Carl-Johan Hagman sattes publikrekord i Sjöfartsmontern.

Dick Harrison berättade att Hansan var en verklig maktfaktor i norra Europa i flera hundra år.

– Köpmännen i Hansastäderna insåg att samarbete var nödvändigt för att kunna göra mesta möjliga vinst, framhåller Harrison. Självklart genomfördes alla transporter av varor på fartyg. En av de idag bäst bevarade Hansastäderna är Visby med sin unika gamla stadskärna innanför ringmuren.

En ofta återkommande författare i Sjöfartsmontern är Titanicexperten Claes-Göran Wetterholm. Denna gång talade han inte om *Titanic* utan om *Gustloff* och andra sjökatastrofer på Östersjön de sista åren under andra världskriget.

Förlisningen av *Wilhelm Gustloff*, som inträffade den 30 januari 1945, är den största sjökatastrofen i världshistorien. Fartyget torpederades av en sovjetisk ubåt i Östersjön. Ombord fanns tusentals

tyska flyktingar och militärpersonal. Närmare 10 000 personer omkom i det iskalla vattnet.

– Trots det stora antalet omkomna är *Gustloffs* förlisning troligen okänd för de flesta, säger Claes-Göran Wetterholm. I efterkrigstidens Tyskland ville många glömma händelser som denna. Själv kom jag år 2002 ut med boken *Dödens hav* om katastrofer till havs de sista åren av kriget.

Claes-Göran Wetterholm berättar att han nästa år kommer ut med ännu en bok om *Titanic*.

– Så jag hoppas komma till Sjöfartsmontern nästa år också och tala om den boken, säger han. Det är alltid roligt att komma till er monter eftersom åhörarna är kunniga och intresserade.

Blues för Ove

Ytterligare en boklansering var Blues för Ove, en antologi om Ove Allansons författarskap. I boken skriver olika författare personligt om Sveriges mesta sjöskrivare. Det är bland annat författaren Britt

Edenstjärna, författaren och regissören Anders Wällhed, kulturprofilen Guy Rosvall och fackförbundsmannen Thomas Abrahamsson.

– Jag berättar i boken om tre möten som har haft stor betydelse för mitt författarskap, säger Britt Edenstjärna. Ove Allansson var en generös och uppmuntrande person. Tyvärr fick han aldrig uppleva min romandebut *Enda kvinnan ombord*. Han sa flera gånger till mig att han hoppades att fler sjökvinnor skulle skriva om sitt liv till sjöss.

– Att uppleva alla ljud, alla tusentals människor på bokmässan är fantastiskt även om huvudet till slut knappt orkar ta in alla intryck, anser Johan Marzelius. Samtidigt är alla upplevelser, möten med spännande människor och alla intressanta föredrag fascinerande. Jag längtar redan till nästa bokmessa i Göteborg.

Nästa års bokmessa inleds den 24 september 2026 och Sjöfartens Kultursällskap kommer som vanligt att ha en monter på mässan. **L J**

“Seafarers are being treated like criminals”

The atmosphere is good on the cement carrier *Östanvik* until they start talking about border controls. Since August last year, all the crewmembers have to be checked by border police when they embark and disembark, even on the crossing between Stockholm and Gotland. “We should be exempted on these crossings – Swedish ships, Swedish ports, Swedish citizens,” says Christian Bengtsson, master on the *Östanvik*. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

The new interpretation of EU rules for border controls on embarkation and disembarkation by the Swedish Coast Guard has caused problems for many seafarers in Sweden, and the crew here is no exception. The mood gets heated when they gather in the mess hall to discuss how this new interpretation affects them. The biggest problem, apart from the fact that they should not be checked at all, is the working hours of the border police.

“When Per (Ringbom, Ed.) was supposed to sign on at 6 p.m. on a weekday on Gotland, the border police couldn’t be there. We were going to leave at 7 a.m. the next day and they couldn’t arrive before that either. This means that no one can sign on or off on Gotland from the afternoon until 7 a.m. So a Gotlander who lives close enough to cycle to the ship can’t sign on there, he has to take a flight to Stockholm instead,” says Christian Bengtsson. He continues:

“The problem is that we often sign on and off in the evenings, but it’s not possible any more because nobody can leave the ship until the border police arrive. They don’t come twice either, so signing on and off must be at the same time. It’s not their fault, they understand our problem.”

Per Ringbom lives on Gotland and works as second mate on board.

“In other European countries, you pass through ‘immigration’ on the way to or from the plane. In Poland, for example, you can do it the following day, but in Sweden they interpret the regulations more strictly than in other countries. Instead of us going to the border police, they should come to us,” he says.

Christian Bengtsson adds:

“In the past we used to send Filipinos to

the police by taxi, and then it was patrol officers who did this.”

“But I wonder why there is suddenly a completely different interpretation,” says chief officer Joacim Hemlin.

“It would be fun to know how many bad guys they’ve caught with this approach,” says chief engineer Ulf Holmström.

The crewmembers say that since the border police don’t search the ship, the checks are a bit pointless. They feel it creates more trouble for them than potential gains for the police. They take up an example in Nacka, where the crew was not even allowed to step onto the quay to read the draught.

“That’s absurd,” says Per Ringbom.

“Seafarers are being treated like criminals,” Joacim Hemlin adds.

“Yes, more than ever. These are Swedish citizens living in Sweden,” says Per Ringbom.

“There should be an exception in the Schengen area, but it’s probably because of the international waters between Gotland and Sweden. It would be possible to avoid all this if Sweden didn’t have such a strict interpretation of the rules,” says Joacim Hemlin. He continues:

“Per, you fly to and from Gotland, so you must pass international territory. Do you have to report to the border police?”

Per Ringbom answers:

“No, if I go to a concert in Stockholm and fly from Gotland, I don’t have to show my passport when I land at Arlanda. No Swedish citizen has to do that. It’s only seafarers – we have to do it.”

Looking forward to Swedish pension

Romeo Dela Rosa is the first marine engineer on board and has been with the shipping company since 2003. The main

reason why he has stayed so long is for his Swedish pension, which he is looking forward to.

“I have friends in the Philippines who are also sailors and they don’t get any pension at all,” he says.

He also has a friend who has worked so much that he has become ill and most of his pension now goes on medicine, which Romeo Dela Rosa hopes to avoid by retiring early.

“I spend more time on the ship than I spend with my family. When I retire, I want to spend time with my wife.”

He has three children, two who are now adults and the youngest who is 14. He would really have liked to be chief engineer, but that is not possible on a Swedish-flagged ship.

“I love working as an engineer. You learn things that you can use at home, unlike navigating – you can’t navigate at home,” he says.

Salaries are important

At a time when skills supply is a constant worry in the shipping industry, what do they think are the most important things to attract and keep personnel?

“There have to be good salaries. A lot of people move to Norway. Working on a tanker in Norway is the same as in Sweden, but you are paid twice as much. Salaries are important – you give up a lot when you’re away like this, you should be compensated,” says Joacim Hemlin.

They all think the hardest part of the job is being away from home and family, but time off and the work itself make up for it, even if they have different ideas on what is the best thing about the work.

“It would be wrong to say time off if you enjoy your job. It’s not so much a job as an ongoing project,” says Joacim Hemlin.

“It’s really interesting to learn about all these rotating things,” says Ulf Holmström. “Especially when they stop rotating,” Christian Bengtsson adds.

“Especially when you can sort things out yourself, with a bit of help. Not many workplaces let you take things apart during your working hours and then put them back together,” says Ulf Holmström.

This is a translation of the article
on page 12-15.

[illegible]

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälén, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Oktoberkrysset". Det går också bra att maila in hela din lösning till sjobefalen@sjobefal.se

Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 23/10 2025. Vinnarna belönas med en trisslott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Boka fjällstuga eller fritidshus i Spanien

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Den årliga lottningen av föreningens fjällstugor kommer att förändras något under 2025. Inför vintersäsongen 2025/2026 kommer endast de fyra sportlovsveckorna att lottas ut (v.7–10). Det går att anmäla sitt intresse för lottningen från och med den 1 maj. Sista anmälningsdatum för att vara med i lottningen är den 30 juni. Resterande veckor kommer att släppas den 1 maj och då är det först till kvarn som gäller.



ÅRE 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.

Pris per vecka (inklusive städning)

1-16: 7 800 kronor

17-53: 5 700 kronor



IDRE

Huset ligger i området Dähliebyn och det är ski in and ski out nästan hela säsongen. Huset har två stora lägenheter med två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex-åtta personer i B-lägenheten och åtta-tolv personer i A-lägenheten.

Pris per vecka	Lgh A	Lgh B
1-16:	6 700 kronor	5 700 kronor
17-53:	5 700 kronor	4 500 kronor



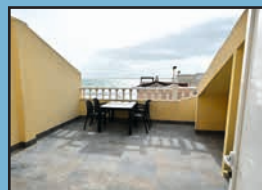
SÄLEN

Huset ligger mellan Tandådalen och Hundfjället med utsikt över båda anläggningarna. 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 har sovplats för sex-åtta personer.

Pris per vecka

1-16: 5 700 kronor

17-53: 4 500 kronor



TORREVIEJA, SPANIEN

SBF:s hus ligger i södra delen av Torrevieja, alldeles intill havet. Huset har två lägenheter. Den övre lägenheten hyrs ut till SBF:s medlemmar från och med mars 2025. Det finns två sovrum med två sängar i varje och ett sovrum med en säng samt en bäddsoffa för två i allrummet. Badstränder finns på promenadavstånd åt båda hållen. Hela lägenheten renoverades 2024-2025.

Pris per natt (minst fem nätter, max två veckor)

700 kronor

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
Hannes Kätterer – 08-518 356 11

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

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEMLERSKAP

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 MEMLERSKAP

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 MEMLERSKAP

– 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.

STUDERANDEMEMLERSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Vakant

BALLERINA

Björn Berg

e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

BIRKA GOTLAND/DRIFT

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77

e-post dgklubben@sjobefal.se

BIRKA GOTLAND/INTENDENTUR

Alexander Skoglund (kontaktperson)

e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Daniel Almgren

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

DESTINATION GOTLAND

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77

e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Niklas Öhrn (kontaktperson)

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

DJURGÅRDSFÄRJAN

Per Westergren

e-post klubbadjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg

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

EUROVIK SHIPPING/ADMARE

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

FLOATEL

Patrik Sundqvist

e-post floatelklubben@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 HAMN

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 (kontaktperson)

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

RESSEL

Niclas Jörnè

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 (kontaktperson)

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

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR/ISBRYTARE

Håkan Björk (kontaktperson)

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

Jesper Elfvorn (kontaktperson)

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

Patrik Holgersson

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

STRÖMMA

Vakant

STYRSÖBOLAGET

Andreas Irwe, vice ordförande

tel 0736-16 89 22, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Vakant

TALLINK SILJA

Gretel Aronsson

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

TERNTANK

Vakant

TT-LINE

e-post ttlineklubben@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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

Per Ishøy (kontaktperson)

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

ÖRESUNDSLINJEN

Krikor Wartanian

e-post auroraklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund

tel 0702-843434, e-post klubbulvon@sjobefal.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Nya regler gäller från 1 oktober 2025 — inkomstförsäkring fortsatt ett viktigt komplement!



Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

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

20+

års erfarenhet

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

95 %

av våra kunder får snabb respons

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

100 - 200

dagars ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

110 000 kr

försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 110 000 kr/mån.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön de första 100 dagarna, därefter gäller 70 %. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa.

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

