

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 2 MARS 2026 ÄRGÅNG 15

TEMA INTERNATIONELLT ARBETE

”Det går inte att enbart verka i Sverige”

INTERVJUN SJÖLOG

Fullt hus när mässan firar 20 år

FOTOTÄVLINGEN

Dansk storslam på hemmaplan

REPORTAGE

FULLT FOKUS PÅ SAMARBETE

BRA STÄMNING I OMBORDSERVICE PÅ AURORA

Globala regler kräver globalt samarbete

MARS

Det är oroligt i vår omvärld just nu. USA och Israels attacker mot Iran, och Irans svar, har skakat om Mellanöstern-regionen och indirekt hela världen. Samtidigt fortsätter kriget i Ukraina, även om det hamnat i en viss medieskugga den senaste tiden.

För den globala sjöfarten, och därmed också sjöfolket, innebär det att man helt plötsligt befinner sig mitt i en geopolitisk konflikt. Iran har redan attackerat flera civila handelsfartyg i området, bland annat svenskägda *Stena Imperative*, och de hotar med att sätta alla fartyg i brand som passerar Hormuzsundet, vilket innebär att en mängd fartyg nu är instängda i Persiska viken. Detta är såklart oacceptabelt. Sjöfolket är en utsatt yrkesgrupp som rör sig över hela världen för att handeln ska fungera och säkerheten måste vara högsta prioritet. I dagsläget verkar det inte finnas några svenskflaggade fartyg i området, men däremot svenskägda. Våra tankar går till alla de som drabbats av detta krig, såväl i sin yrkesroll som civila.

Det är i sådana situationer som människor får upp ögonen för hur sammanlänkad världen är idag. Det är dock något som vi inom sjöfartsbranschen ständigt lever med. Besluten som rör svensk sjöfart fattas, till stor del, inte i riksdagshuset i Stockholm utan i sjöfartsorganet IMO:s högkvarter i London. Och då gäller det att vara där om man vill ha en chans att påverka.

Temat i det här numret är internationellt arbete och här intervjuas IMO:s generalsekreterare Arsenio Dominguez om IMO:s viktiga arbete, men även det stora befälsfacket Nautilus International och vår egen ombudsman Karl Huss som jobbar mycket med internationella

frågor. Sjöbefälsföreningen kan genom vårt arbete inom det internationella transportfacket ITF som har rådgivande status i IMO, påverka och har således en stor möjlighet att föra fram sjöfolkets perspektiv. Det handlar om allt från säkerhets- och behörighetsfrågor till arbetsmiljö och nya bränslen. Utgångspunkten är alltid att sjöfolkets säkerhet måste värnas och deras kompetens värdesättas.

Dessutom är Sjöbefälsföreningen medlem i Nautilus Federation, som är en sammanslutning av 22 sjöfartsfack från hela världen som hjälps åt i olika sammanhang. Bland annat finns en 24/7-hotline som bemannas av Nautilus Federation och som alla dess medlemmar kan ringa för att få stöd om man är långt hemifrån och råkar ut för något. Att finnas med i nätverk som spänner över hela världen är verkligen en styrka och en möjlighet att få hjälp i händelse av att en medlem råkar illa ut i ett annat land. Då kan det lokala befälsfacket hjälpa till med kunskap om lokala regler och lagar för att underlätta en lösning på situationen.

IFSMA, International Federation of Shipmasters' Associations, är en annan befälsorganisation som Sjöbefälsföreningen är medlem i. De arbetar för sjökaptener och representerar över 11 500 medlemmar över hela världen. Även de har rådgivande status i IMO. Då vår ombudsman Nils Brandberg har valt att sluta hos oss så avslutas även hans uppdrag som vice ordförande i IFSMA. Istället blir det jag som kliver in i den rollen.

På hemmaplan nåddes vi i februari av den tråkiga nyheten att Stena Line lägger ner linjen Halmstad – Grenå som trafikeras av Stena Nautica. Sjöbefälsföreningen sitter i skrivande stund i förhandlingar med rederiet om de anställda som berörs. Det är alltid en tuff situation när man som anställd går och väntar på besked om framtiden, men att rederiet går in i förhandlingarna med ambitionen att ingen ska förlora jobbet känns väldigt positivt.

Trots det tuffa omvärldsläget går vi, i alla fall rent vädermässigt, mot ljusare tider i Sverige. I Stockholm smälter snön i rasande fart och i min hemort Staffanstorp är det redan vår. Även om ett ljusare världsläge känns långt bort just nu är det viktigt att komma ihåg vilken styrka det är när vi jobbar tillsammans mot ett gemensamt mål.



PETER HELLBERG

Trög utveckling för svensk sjöfart – men förutsättningarna har förbättrats

Trots politiska insatser var den svenskflaggade handelsflottan ungefär lika stor 2024 som 2017 och under året minskade antalet ombordanställda med fem procent. Det enligt en rapport från Trafikanalys. Men rapporten pekar också på de senaste årens sjöfartspolitiska förändringar och de positiva effekter som de kan medföra. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

GÖTEBORG MARS 2026

År 2024 fanns det cirka 300 svenskregistrerade fartyg över 100 brutto, vilket är lika många som 2017, det år då tonnageskattesystemet trädde i kraft. Utifrån lastkapacitet ökade det svenskflaggade tonnage något mellan 2023 och 2024, men det är fortfarande tydligt under 2017 års nivå. Det enligt Trafikanalys rapport "Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025". Men i rapporten konstateras också att det politiska intresset för sjöfarten har ökat de senaste åren och att de förändringar som genomförs kan skapa bättre förutsättningar för branschens fortlevnad. Bland annat har stämpelskatten avskaffats, bareboat-register har införts, utbildningssystemet för sjöbefäl har delvis förändrats och åtgärder för att öka det svenska tonnageskattesystemets attrak-

tionskraft väntas träda i kraft i juni i år. Att svensk sjöfart går i rätt riktning är en uppfattning som delas av infrastrukturminister Andreas Carlson (KD).

– Svensk sjöfart mår allt bättre, säger han i en intervju efter ett anförande under Sjöfartens entreprenörsdag 2026 i Göteborg. Vi ser en ökad inflaggning och ett ökat intresse för sjöfartsutbildningarna nu när vi stärker sjöfartens konkurrenskraft och möjligheterna till kompetensförsörjning, men det tar tid att vända en Atlantångare.

Sämst utveckling i Sverige

I ett internationellt perspektiv har svensk sjöfart svårt att hävda sig. Av de elva större sjöfartsnationer som Sverige jämförs med i Trafikanalys rapport har den svenska sjöfarten haft sämst utveckling sedan 2015.

– Med tanke på hur få reformer som präglat svensk sjöfart under tiden innan den nuvarande regeringen tillträdde är det inte konstigt att det är en uppförbacke. Men genom att vi nu på kort tid har genomfört åtgärder som varit efterfrågade i decennier är läget ljusare än på länge för svensk sjöfart, säger Andreas Carlson.

Under 2024 sjönk antalet ombordanställda med fem procent, vilket motsvarar i genomsnitt 126 personer om dagen. Även andelen kvinnor har minskat inom samtliga personalkategorier, förutom bland befälhavare och tekniska befäl. Samtidigt syns en markant ökning av antalet studenter vid sjöbefälsprogrammen hos både Linnéuniversitetet och Chalmers tekniska högskola.

– Minskningen av antalet ombordanställda är något vi kommer att titta närmare på och ha en dialog kring med branschen. Samtidigt kan den här typen av statistik ha en viss eftersläpning och nu när antalet studenter ökar på sjöfartsutbildningarna och fler fartyg flaggas in, tror jag att vi kommer se en positiv utveckling även i antalet ombordanställda, säger Andreas Carlson.

” Minskningen av antalet ombordanställda är något vi kommer att titta närmare på.

Stärka svensk sjöfart

Andreas Carlson menar också att mer behöver göras för att stärka svensk sjöfart. Han pekar på den konkurrenssatta marknad som sjöfarten befinner sig på och att villkoren mellan länder behöver bli mer likartade.

– Det vi stakat ut riktningen kring är att svensk sjöfart inte ska ha några konkurrensnackdelar i regelverk och skatter kontra andra länders register. Vi vill sträva efter åtminstone jämlika konkurrensvillkor, men helst bättre, säger han och fortsätter:

– I första hand tittar vi på vad som skiljer de svenska reglerna från nordiska och europeiska regler. Om vi börjar med att svenska fartyg inte ska flaggas i andra europeiska länder därför att vi har regler som är mer betungade i Sverige, då kommer vi ganska långt.

Hur stor anser du att den svenska handelsflottan behöver vara?

– När vi har dubbelt så många fartyg, då kan vi börja diskutera vad mer vi behöver göra. Men det handlar inte bara om antalet fartyg utan också om att få en mer diversifierad flotta. Både för att kunna erbjuda praktikplatser på olika sorters fartyg, men också ur säkerhets- och totalförsvarsperspektiv, säger Andreas Carlson. **LS**



Andreas Carlson

Stena stänger linjen Halmstad-Grenå

Stena Line har beslutat att avveckla färjelinjen Halmstad-Grenå som idag trafikeras av *Stena Nautica*. Det meddelade rederiet i början av februari.

– Det är klart att det är tråkigt när en linje läggs ner. Det påverkar människor och många har jobbat på fartyget i princip under hela sin karriär, säger Mikael Johansson, ordförande i Sjöbefälsföreningen och klubbordförande i Stena Line. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO CLAES HALL

Stena Line skriver att avvecklingen beror på lönsamhetsskäl.

– Linjen Halmstad – Grenå har varit en viktig del i Stena Lines nätverk och vi har under en tid kämpat hårt och provat olika åtgärder för att vända utvecklingen. Utan ett tillräckligt kundunderlag har det dock inte lyckats och vi har nu valt att fatta detta svåra och

tråkiga beslut, säger Christina Broman, Trade Director för Stena Lines Danmarkslinjer i ett pressmeddelande. Hon fortsätter:

– Vår ambition är att så många som möjligt i den personal som berörs ska erbjudas vidare arbete inom Stena Line.

Sjöbefälsföreningen sitter, vid den här tidningens pressläggning, fortfarande i



Mikael Johansson

förhandlingar med rederiet om vad som ska hända med de anställda på *Stena Nautica*.

– Rederiet har varit tydlig med att målet är att det inte ska bli arbetsbrist utan man

tittar på lösningar för omplaceringar.

Stämningen bland de anställda på *Stena Nautica* är lugn, men alla inväntar besked om vad som ska hända. Tyvärr kan vi inte gå ut med detaljer innan förhandlingarna är avslutade, säger Mikael Johansson.

Linjen kommer att trafikeras fram till den 30 april. **S C**

”Sjöfolkets säkerhet måste prioriteras”

Sjöbefälsföreningen ser med oro på situationen i området runt Hormuzsundet på grund av den väpnade konflikten mellan Iran, USA och Israel.

– Med det drastiskt försämrade säkerhetsläget i området måste sjöfolkets säkerhet prioriteras, säger Peter Hellberg vd för Sjöbefälsföreningen.

TEXT MADELEINE FAGERSTRÖM OCH SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM MARS 2026

Säkerhetsläget omkring Hormuzsundet, Persiska viken och Omanbukten fortsätter att försämrans. Det rapporteras om drönar-, missil- och projektilattacker riktade mot handelssjöfarten i regionen och risknivån bedöms som mycket hög för fartyg oavsett flagg eller nationalitet. Sjöbefälsföreningen, tillsammans med övriga internationella befälsförbund inom Nautilus Federation, uttrycker en stor oro över den eskalerande situationen och de ökade risker detta innebär för sjöfolket i området.

Stena Bulks amerikanskflaggade tankfartyg *Stena Imperative* träffades av en drönare i Persiska viken i början av mars. Stena Bulks vd Erik Hånell säger till Ekot: – Jag kan konfirmera att fartyget *Stena Imperative* har blivit träffad av en drönare. Den ligger i Persiska viken men besätt-

ningen är okej. Ur den synvinkeln så vidtar vi helt enkelt åtgärder för att säkerställa både fartyget och besättningen just nu.

Stena Bulk har begärt militär eskort ut ur Persiska viken då Iran har hotat med att fortsätta attackera civil sjöfart. Enligt

Ekot har Stena Bulk ett handfull tankfartyg som nu sitter fast i Persiska viken.

Branschorganisationen Svensk Sjöfart har inga uppgifter om svenskflaggade fartyg i området, men det finns svenskkontrollerade fartyg och fartyg med EU-flagg.

– Just nu så passerar väldigt få fartyg genom sundet. Vi följer utvecklingen noggrant. Genom ICS och ITF så har man gemensamt pekat på behovet av att få ut de drygt 20 000 sjömän som nu sitter fast inne i Persiska viken, säger Anders Hermansson, vd för Svensk Sjöfart.

International Transport Workers Federation, ITF, har nu klassat området som ett High-Risk Area, vilket innebär utökade skydds- och ersättningsbestämmelser för berört sjöfolk enligt kollektivavtal. **M F/S C**

Vad gäller för sjöfolket i området?

Enligt Maritime Labour Convention (MLC) 2006 är arbetsgivaren skyldig att säkerställa en trygg arbetsmiljö för besättningen ombord och att vidta åtgärder för att minimera samtliga arbetsmiljörisiker, inklusive de som uppstår i samband med väpnad konflikt.

Det betyder att rederiet måste informera om:

- Kända och nya säkerhetsrisker i området
- Rapporterade incidenter som drönarattacker, robotbeskjutning eller elektronisk störning
- Förändrade rutten, hamnar eller instruktioner
- Ändringar gällande försäkringsläget eller fartygsstatus
- Konsekvenser för besättningens säkerhet
- Eventuella luftfartsrestriktioner som påverkar repatriering

För dig som opererar i ett högrisk-område gäller följande enligt MLC (2006):

- Sjöfolk har rätt att vägra att segla in i krigs- eller riskområden
- Rätt till repatriering (att föras tillbaka till hemland eller plats där man gick ombord)
- Inga disciplinära åtgärder eller lönebortfall får ske när beslut tas av säkerhetsskäl
- Om situationen förändras under resans gång kan sjöfarare dra tillbaka sitt samtycke

Turbulent på Sjöfartsverket

Det är turbulent på Sjöfartsverket. Isbrytaravtalet är uppsagt och Sjöfartsverket har lämnat förhandlingarna. I februari sa Sjöfartsverket upp båtmansavtalet, vilket innebär att det snart är två stora grupper som inte har avtal som är anpassade för verksamheten.

– Det är ett osäkert rättsläge för de anställda. Ingen vet vad som gäller i frågor som schemahantering, arbetstidsmätt och tolkning av lagar och avtal, säger Peter Hellberg, vd Sjöbefälsföreningen. TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM MARS 2026

När de fem statsisbrytarna togs över från privat till statlig drift tecknades ett lokalt arbetstidsavtal mellan Sjöfartsverket och Saco-S, som företräder Sjöbefälsföreningens medlemmar på Sjöfartsverket. Dessutom skulle ett lokalt tilläggsavtal förhandlas fram, eftersom alla frågor inte omhändertogs i det lokala arbetstidsavtalet. Men efter att Sjöfartsverket förhalat förhandlingarna om tilläggsavtalet sa Saco-S upp det lokala arbetstidsavtalet i november förra året, för att sätta press på Sjöfartsverket. Det har dock inte gett önskad effekt och den 28 januari löpte det lokala arbetstidsavtalet för isbrytarna ut.

– Precis innan avtalet löpte ut så hade vi en förhandling om tilläggsavtalet för att det ska passa verksamheten och våra medlemmar. Vi lämnade en helhetslösning, vi gick dem lite till mötes och backade från ett flertal av våra tidigare yrkanden. Detta var menat som en kompromisslösning från vår sida, säger Jesper Elforn, representant för Saco-S föreningen vid Sjöfartsverket och andre vice ordförande i Sjöbefälsföreningen.

Oense i en rad frågor

Nu har besättningarna på isbrytarna istället fått gå över på Sjöfartsverkets grundavtal, Ava-T och Ava-Sjö. Men de avtalen är inte anpassade för verksamheten, vilket orsakar en rad problem.

– Inför övergången till de här avtalen har parterna haft så kallade listförhandlingar där man förhandlar om tjänstgöringsscheman. Där kom man inte överens,

varken på lokal- eller central nivå. Det som Sjöfartsverket föreslog var inte förenligt med varken arbetstidslagen, arbetstidsdirektivet eller Ava Sjö. Men om förhandlingarna avslutas i oenighet så kan arbetsgivaren lägga en provisorisk lista, vilket de har gjort, säger Sandra Stens, förbundsjurist hos Sjöbefälsföreningen.

Det finns en rad olika frågor där Saco-S och Sjöfartsverket är oense.

– Till exempel har man i 35 år på andra verksamheter inom Sjöfartsverket tolkat det som att man inte kan arbeta mer än 11 dagar i sträck för att inte bryta mot reglerna gällande veckovila. Nu menar Sjöfartsverket att man ska tolka Ava Sjö som att man kan jobba 15 dagar i sträck. Ett annat exempel är att Sjöfartsverket hänvisar till lagen om vilotid för sjömän, som inte är tillämplig på Sjöfartsverkets fartyg.

En annan tvistefråga rör frågan om jour och beredskap. När en anställd har jour är man stand-by på arbetsplatsen eller på annan plats utom bostaden. Under beredskap däremot är tanken att den anställda ska kunna åka hem och sen ha en viss inställelsetid. Beredskap kan man ha under vilotid, medan jour inte kan ligga på vilotid.

Sagt upp samtliga båtmansavtal

I början av februari sa Sjöfartsverket dessutom upp samtliga båtmansavtal. Tanken är att även de ska gå över på Ava-Sjö.

– Vi ser inte det som möjligt. Det är samma problem som i isbrytarverksamheten. Det har funnits minst ett avtal per lotsplats. Men det beror på att de är anpassade till de lokala förutsättningarna, säger Jesper Elforn.

Båtmansavtalen är prolongerade till oktober, vilket innebär att de löper på som vanligt fram till dess.

Riskerar att skada verksamheten

Alla konflikter på Sjöfartsverket påverkar stämningen bland de anställda. Jesper Elforn menar att många är frustrerade.

– Medlemmarna är införstådda med varför det är som det är. De tycker att det är tråkigt, men de förstår. Alla vill få till ett fungerande kollektivavtal. Det som vi går på nu fungerar varken för arbetsgivaren eller medlemmarna. Alla vill kunna släppa det här för att göra det man är anställd att göra.

Jesper Elforn säger att många upplever ett informationsvakuum från arbetsgivaren och att cheferna som är närmast de anställda inte får den information de behöver.

– Desto längre det håller på desto värre för verksamheten. Det finns en brist på sjöbefäl i stort och det blir dålig publicitet och man har redan nu problem att fylla alla platser. Vi har redan haft medlemmar som valt att ta en annan anställning för att det inte var så här man ville ha det. Våra medlemmar är kompetenta och har en erfarenhet som efterfrågas på andra ställen. Är det oroligt här nu så söker man sig till något bättre. Och jobb finns det.

Tvisteförhandlingar pågår

Saco-S har nu haft lokala tvisteförhandlingar med Sjöfartsverket om kollektivavtalsbrott och brott mot arbetstidslagen.

– Vi kommer att avsluta flera av de här tvisteförhandlingarna i oenighet. Då får Sjöbefälsföreningen påkalla en central förhandling, säger Jesper Elforn.

Sjöbefälsföreningen har tagit över huvudansvaret för isbrytarna från SRAT eftersom de allra flesta är medlemmar hos Sjöbefälsföreningen.

– Vi kommer inte att släppa den här frågan. Det är många viktiga skyddsvärden. Vi kommer göra allt vi kan för att se till att Sjöfartsverket följer tillämpliga lagar och avtal. Kommer vi inte överens centralt så har vi möjlighet att driva principiellt viktiga frågor vidare till Arbetsdomstolen. Men det viktiga för oss är att hitta lösningar för våra medlemmar. Vi är fortfarande öppna för att teckna ett lokalt isbrytaravtal, säger Sandra Stens. **S C**

Sju nya kommuner får gränsövergångar

Sju nya kommuner ska få ha gränsövergångar. Det beslutet fattade regeringen på ett sammanträde i mitten av februari.

– Det är jättepositivt att vi får en ökad tillgänglighet för sjöfarten i dessa kommuner, men det löser inte hela problematiken, säger Peter Hellberg, vd Sjöbefälsföreningen. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM FEBRUARI 2026

Problemet med besättningsbyten vid hamnar som inte är gränsövergångar eller när gränsövergångar är stängda har pågått sedan augusti 2024 när Kustbevakningen meddelade att de kommer att tolka EU-reglerna striktare. Sedan dess har det pågått ett arbete att få till en ändring av detta, där Berit Blomqvist på Sveriges skeppsmäklare har varit drivande.

Den 19 februari kom det glädjande beskedet att regeringen beslutar att ge sju nya kommuner möjlighet att ha gränsövergångar. Det gäller kommunerna Grums, Höganäs, Köping, Nacka, Stenungsund, Tjörn och Uddevalla som nu får möjlighet att göra besättningsbyten i sina

hamnar. Däremot hade Sveriges skeppsmäklare velat få med ytterligare tre; Gullspång, Lidköping och Kristinehamn. Men dessa kom nu inte med i beslutet.

– Det var väldigt bra att det till slut blev sju utsedda, även om det varit ännu bättre om de även tagit med de sista tre. Det är nästan så att det känns lite småaktigt att utelämna dem, särskilt som vi överhuvudtaget inte har några ytterligare hamnar på listan. Snart har 55 av Sveriges hamnar rätt att bevilja besättningsbyten, ingen ska få mig att tro att det inte kunde ha varit 58 lika gärna, säger Berit Blomqvist, vd på Sveriges skeppsmäklare. Hon fortsätter:

– Nu är inte detta ett beslut som går att överklaga, och det är självklart inte aktu-

ellt att redan nu försöka få regeringen att ta ett nytt beslut. Istället försöker vi nu hitta pragmatiska lösningar för dessa tre hamnar. Vi har möten med gränspolisens inplanerade, så vi hoppas på det bästa.



Peter Hellberg

Beslutet ska på remiss

Beslutet ska nu ut på remiss och de nya reglerna kan börja gälla tidigast den 15 april. Men även om beslutet går igenom så finns det fortfarande problem som behöver lösas.

– Det som kvarstår är öppettiderna för gränspolisens, som inte alltid fungerar med fartygens tider. Dessutom är det två myndigheter inblandade, Kustbevakningen och gränspolisens, vilket komplicerar saken. Man skulle önska en bättre samverkan mellan myndigheterna. Vi menar också att svenska medborgare inte ska behöva kontrolleras för att släppas in i Sverige, säger Peter Hellberg. **S C**



Berit Blomqvist

FOTO ANNA DERKUM



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 klubben@katarinasjofartsklubb.com - **www**.katarinasjofartsklubb.com

Du hittar oss även på facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb

Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten vänster om Sjöfartshotellens entré - **Hotellbokning** 08-517 349 00

Insänt: Sjöfartsutbildning eller bastubad?

Sjömansskolan i Stockholm, som bedriver en gymnasieutbildning inom sjöfart, riskerar att förlora sin kajplats för skolfartyget *M/S Polfors* eftersom Stockholms stad vill bygga bastu. Sjömansskolans rektor Johan Östergren skriver om vilka konsekvenser beslutet skulle få.

Nu hotas huvudstadens utbildning inom sjöfart på grund av att de styrande i Stockholm vill utveckla bad och bastu på den plats där Sjömansskolan haft sin verksamhet i mer än två decennier. Det är en fel-prioritering och en samhällsekonomisk härdsmläta som fortfarande kan undvikas.

Samtidigt som den svenska sjöfartsbranschen, unisont, vittnar om det stora rekryteringsbehovet av yrkesfolk, väljer den politiska majoriteten i Stockholm att strypa möjligheten för ungdomar att utbilda sig för arbete till sjöss.

Det är Stockholms stads förvaltning, (trafikkontoret), som genom det kommunala bolaget Stockholms hamnar, vill tvinga bort Sjömansskolan från kajplats 26 Söder Mälarstrand. Vid den aktuella kajplatsen finns Sjömansskolans fartyg *M/S Polfors*, som, trots stillaliggande, utgör navet i den yrkesutbildning som skolan bedriver. Trafikkontorets motiv till avhysningen av skolan från platsen är planer på att bygga bad- och bastumöjlighet för allmänheten. Endast kajplats 26 har pekats ut av förvaltningen som alternativ för ändamålet.

Tar inte hänsyn till skolans behov

En alternativ kajplats för skolans utbildningsfartyg har pekats ut av Stockholms hamnar, dock utan hänsyn till skolverk-

samhetens behov. Den aviserade förändringen där skolans verksamhet tvingas bort från sin nuvarande plats försvårar och, i förlängningen, riskerar hela den utbildning av manskap som Sjömansskolan bedriver i Stockholm.

” Den aviserade förändringen där skolans verksamhet tvingas bort från sin nuvarande plats försvårar och, i förlängningen, riskerar hela den utbildning av manskap som Sjömansskolan bedriver.

Sjömansskolan Stockholm har sedan år 2000 levererat yrkesfolk till den svenska handelsflottan. Idag är behovet av utbildad personal som kan bemanna svenska fartyg mycket stort och förväntas öka:

- Sjömansskolan förser Stockholms sjöburna kollektivtrafik med nödvändig per-

sonal. Ungdomar som fått sin utbildning på Sjömansskolan är med och ser till att Stockholms jobbpendlare och turister tar sig fram vattenvägen.

- Yrkessjöfart såsom bogserbåtar, bunkerbåtar, kranbåtar, och arbetsfartyg som är verksamma inom olika infrastrukturarbeten i Stockholmsregionen rekryterar personal som utbildats på Sjömansskolan.

- I besättningen på den svenskflaggade färjetrafiken till angränsande länder, både på öst- och västsidan, finns alltid en andel som kommer från Sjömansskolan Stockholm. Likaså inom färjetrafiken till Gotland.

- På statens isbrytare och vägfärjor hittar man besättningsmedlemmar som fått sin utbildning på Sjömansskolan.

- Den säkerhetspolitiska situationen i närområdet och Sveriges inträde i NATO har ytterligare lyft behovet av att kunna bemanna svenska fartyg med svensk personal.

Bastu på bekostnad av skola

Mot denna bakgrund är det enkelt att räkna ut att de samhällsekonomiska konsekvenserna av en decimerad rekryteringsbas för branschen är negativa.

Jag har inget emot bastubad eller andra hälsofrämjande aktiviteter. Bygg gärna bastubad – men inte på bekostnad av skolverksamhet.

När ungdomars utbildningsdrömmar riskerar att grusas och samhällets behov av yrkesfolk nedvärderas är valet mellan utbildning inom sjöfart och bad i bastu enkelt för mig. Jag väljer Sjöfartsutbildningen.

Johan Östergren
Sjömansskolan

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

Trafikverket ska utreda statligt ägda Gotlandsfärjor

Trafikverket får i uppdrag av regeringen att utreda olika alternativ för upphandling av färjetrafiken till Gotland, bland annat ett alternativ med statligt ägda fartyg. Det skriver regeringen i ett pressmeddelande.

– En väl fungerande färjetrafik är av yttersta vikt för människor och företag på Gotland. Redan 2021 lade Trafikverket fram förslag om statligt ägda fartyg, men den dåvarande regeringen gick inte vidare med förslaget. Mot bakgrund av prisutvecklingen de senaste åren anser regeringen att Trafikverket bör utreda detta på nytt. Även det säkerhetspolitiska läget och förutsättningarna för statlig rådgivning över fartygen gör att frågan om statligt ägda fartyg har aktualiserats, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson, i ett pressmeddelande.

– Gotlandstrafiken är viktig ur beredskapssynpunkt och där spelar framförallt den svenska flaggen på fartygen en stor roll. Men det viktigaste för oss är att våra medlemmar som arbetar ombord har bra arbetsvillkor och en bra arbetsmiljö, säger Peter Hellberg, vd Sjöbefälsföreningen.

Nils Brandberg har slutat

FOTO: SOFI CEDERLÖF



Nils Brandberg

Sjöbefälsföreningens ombudsman Nils Brandberg har valt att avsluta sin anställning hos föreningen. Hans sista dag var den 28 februari.

– Nils har varit en uppskattad medarbetare på föreningen. Vi önskar honom lycka till i framtiden, säger Peter Hellberg, vd Sjöbefälsföreningen.

Kustbevakningen kolliderade med m/s Eckerö

Kustbevakningens fartyg KBV 202 kolliderade med m/s Eckerö i början av mars. Kollisionen skedde medan m/s Eckerö låg vid kaj. KBV 202 kolliderade även med kajen i Grisslehamn.

– Vid svår is, som vi haft i vinter, använder Kustbevakningen en kajplats i Grisslehamn istället för vår hemmahamn i Gävle. Igår skulle KBV 202 lämna Grisslehamn för att köra tillbaka till Gävle, säger kuststationschef Tony Holmberg i ett pressmeddelande från Kustbevakningen.

Olyckan inträffade i samband med uppstart av motorerna. Kustbevakningen skriver: "Av okänd anledning gick inte motorerna på tomgång, vilket ledde till att fartyget slet sig från kajen och körde in i m/s Eckerö och vidare in i kajen."

Både Kustbevakningens fartyg och m/s Eckerö fick materiella skador men ingen person kom till skada. Händelsen utreds av både Kustbevakningen och Polismyndigheten. Den senare har utfört nykterhetskontroll av besättningen utan anmärkning.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.



Till havs kan allting hända. En ström kan förvandlas till marström, en svällande våg kan föreläsa med en staksorm och en sälhåls hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöbjörk. Men var aldrig. Just därför är det så viktigt att Sjöfräddningsällskapet och våra frivilliga sjöfräddare finns. Välkomna som medlem på sjöfräddning.se. Eller svämba en gåva till 800 5000.



SJÖFRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖFRÄDDARE SEDAN 1907.

Med stöd från Sjöfräddningsällskapet och Sjöfräddningsällskapet

Som crew planners ägnar Martina Westergren (tv) och Eva Fredholm mycket tid åt att upprätta kontrakt med extrapersonal som kommer in och jobbar kortare eller längre perioder.



Fullt fokus på samarbete inom ombordservice på *Aurora*

Under den 20 minuter korta överresan vill många av passagerarna på *M/S Aurora* hinna med att såväl handla som äta och ta en öl. Det ställer stora krav på en välfungerande intendenturavdelning och i år har "samarbete" utnämnts till ett särskilt tema inom fartygets ombordservice. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

HELSINGBORG FEBRUARI 2026

På nyheterna rapporteras att de första nationella isdygnen (minusgrader i hela landet under 24 timmar) på två år har passerats. I Helsingborg är den låga temperaturen påtaglig och kylan spås på av de friska vindar som drar över Öresund. Fartyget gungar en aning i de skummande vågorna, men annars är det lugnt ombord. Början av februari innebär lågsåsong på

linjen Helsingborg – Helsingör som trafikerar av Molslinjens *M/S Aurora* tillsammans med de danskflaggade systerfartygen *M/S Hamlet* och *M/S Tycho Brahe*. Och det lägre arbetstempot är välkommet efter alla julbord och helger som varit.

– Vi hade över 22 000 gäster under julborden, berättar köksmästare Henrik Lindgren. Vi började i mitten av november och höll på fram till den 26 december. Därefter laddade vi om för nyår. Såklart

vill vi ha många gäster, men det gör ingenting att det blir lite lugnare perioder emellanåt.

Men även när det är färre passagerare har befälen inom ombordservice mycket att göra. När sex av fartygets sju intendenturbefäl samlas för lunch vid ett av fönsterborden i den sobert inredda restaurangen, berättar de att de ägnar en stor del av sin arbetstid åt administration. Det handlar om allt från att planera menyer och event till att lägga scheman och tillse att det finns tillräckligt med personal på de olika enheterna.

– Vi sköter nästan all administration här ombord, även om vi såklart har stöd från kontoret i land, säger chefen för ombordservice, Annica Malmlöf. Vi är även delaktiga i sådant som rehabiliteringsärenden och hälsosamtal och jag gör också budgeten för avdelningen tillsammans med landkontoret.

Handlingsfrihet uppskattas

Oavsett om det handlar om skrivbordsarbete eller praktiska uppgifter ute i fartyget syftar allt de gör till att skapa förutsättningar för att ge så god service till passagerarna som möjligt. En av uppgifterna är att komma med förslag till rederiet på nya koncept och event som kan locka gäster till fartyget. Ett av de senast tillkomna evenemangen är "Sparkling Sunday", som var restaurangchef Beatriz Ejergårds idé.

– Då serverar vi en lite finare brunch med antingen Prosecco eller något alkoholfritt alternativ. I går hade vi nästan 230 gäster som åt och drack bubbel, och det var roligt, säger Beatriz Ejergård.

Befälen runt bordet är överens om att det är positivt att rederiet uppmuntrar dem att komma med egna idéer och låter dem pröva sig fram. Samtidigt konstaterar Annica Malmlöf att det kräver en hel del arbete som är utvecklande för avdelningen.

– Att få ta lokala initiativ är ju mycket roligare än om allt bara styrdes från land, det ger oss handlingsfrihet, säger hon.

Den ordinarie besättningen inom ombordservice består av ett drygt 90-tal personer. Därutöver anställs extrapersonal vid högtider, event eller andra tillfällen när antalet resenärer växer. Högsäsongen infaller under sommaren och då ökar besättningen med upp till 30 procent. Det är HR-avdelningen i land som ansvarar för rekryteringen, men den sker i nära samarbete med befälen ombord.

– Jag uppfattar det som en stor fördel att vi får vara delaktiga i rekryteringsarna. Vi ombord vet vilken kompetens som behövs och vilka egenskaper som vi behöver få in i grupperna. Därför är det väldigt värdefullt för oss att få vara med i processen när ny personal ska anställas, säger Annica Malmlöf.

De andra håller med henne.

– Att man jobbat inom retail (butik red:s. anm.) iland betyder inte att man automatiskt passar för butiksarbete ombord, säger Christine Bellamy, som är chef för fartygets butik. Här behöver man kunna både parfym, vin och smink eller åtminstone vara intresserad av att lära sig det för att kunna erbjuda kunderna bra service på kort tid.

– Ja, det här jobbet är inte för alla och emellanåt är det stressigt, säger Henrik Lindgren. Samtidigt är det sjukt svårt att få tag i kockar. Duktiga kockar har oftast fast jobb redan och kan vara svåra att locka hit eftersom man brukar börja som

säsongsanställd här. Istället har jag satsat på att ta in yngre kockar och lärt upp dem. De har förstås inte så mycket erfarenhet, men de har blivit riktigt duktiga. Jag vill tro att vi är ganska pedagogiska här ombord.

Väldigt många avtal

För schemaläggning och kontraktskrivande står fartygets två crew planners, Eva Fredholm och Martina Westergren. De sköter administrationen kring alla som ska arbeta ombord, både fast anställda och vikarier.

– Det som är speciellt här är att vi måste skriva avtal varje gång någon kommer in som inte är fast anställd, säger Eva Fredholm som arbetat på färjelinjen sedan 1989. Som vikarie kanske du jobbar 50 procent ena dagen och 75 procent nästa, och då måste du skriva två olika kontrakt. Det blir väldigt många avtal för oss att hantera.

Aurora har plats för cirka 1 200 passage-

rare och de som reser med fartyget gör det av olika anledningar. Att tura är populärt, alltså att åka fram och tillbaka över sundet för att äta och handla i lugn och ro. Andra reser enkel väg, men trots att de bara är ombord i drygt 20 minuter vill många ändå hinna ta del av fartygets utbud.

– De vill shoppa, ta en öl och en pölse och besöka toaletter, säger Beatriz Ejergård. Sen vill alla hinna "hygge" sig ombord också. Såklart är det en utmaning för oss, men det brukar fungera ganska bra.

– Det handlar om samarbete, tillägger Annica Malmlöf. Ju mer samspelta vi är och kan hjälpas åt desto bättre fungerar det.

Jobbar på vardagar

Aurora går i trafik dygnet runt sju dagar i veckan, men det finns endast ett par besättningshytter ombord och de används av den tekniska avdelningen.



Annica Malmlöf, chef för ombordservice, är tillbaka inom sjöfarten efter 20 år hos olika arbetsgivare iland.

Köksmästare Henrik Lindgren har löst bristen på erfarna kokkar genom att rekrytera yngre kokkar som utbildats ombord. Det har fungerat väldigt bra, säger han.



Övrig besättning går i land efter arbetspassets slut och sover hemma. Befälen inom ombordservice har heller inga avlösare och de jobbar mestadels måndag till fredag.

– När vi går hem lämnar vi över till våra koordinatörer. Koordinatörerna har ett visst ansvar, men de är inte chefer och är det något de inte kan lösa själva ringer de till oss. Jag kan bara tala för mig själv, men jag får i alla fall något samtal varje dag efter arbetstid. Vi har ingen skyldighet att svara när de ringer, men som chef känner man ju ansvar för medarbetarna och verksamheten, säger Beatriz Ejergård.

Annica MalmLöf påpekar att det alltid finns tjänstgörande chefer ombord i form av däcksbefäl, om det skulle uppstå situationer kopplade till säkerheten. Hon säger också att även om befälen inom ombordservice har kontorstider enligt schemat, brukar de flesta ändå jobba någon helg eller kväll ibland.

– Henrik Håkansson som ansvarar för städ och caféet, som är igång dygnet runt, är inne en kväll i veckan och även vi andra brukar vara ombord någon kväll eller helg ibland. Mest för att vara här när

det är som mest tryck i verksamheten, säger hon och fortsätter.

– På exempelvis alla hjärtans dag ska vi ha ett event och det är på en lördag. Då kommer jag att vara ombord, och sedan tar jag ledigt någon dag mitt i veckan

” Vi har mycket att göra på det här området och jag har massor av idéer, men man kan heller inte bara komma in och förändra allt från en dag till en annan. Det handlar om att bygga förtroende och få personalen med sig.

istället. Mina chefer ställer inga krav på att jag ska vara här utanför kontorstid, jag gör det för att jag vill. Jag tycker om att vara här på kvällar och helger. Det är en annan dynamik då som jag uppskattar. Sedan handlar det om att skapa legitimitet bland medarbetarna också. Att vara lite street smart och skapa förtroende.

Ökad sammanhållning

Annica MalmLöf har sitt kontor innanför byssan på däck fem. När vi ses där senare under eftermiddagen berättar hon att hon tillsammans med övriga chefer inom ombordservice varje år utser ett fokusområde som de ska arbeta särskilt mycket med. I år är temat samarbete.

– Vi är redan ett välfungerande och bra team inom ombordservice och stämningen är god, men vi vill hela tiden bli ännu bättre. Temat samarbete handlar dels om att vi vill få en mer enad kommunikation utåt mot besättningen. Att vi tycker olika ibland är självklart och det är bara sunt, men utåt behöver vi vara enade för att det ska bli tydligt för medarbetarna. Vi behöver också bli bättre på att hjälpa varandra inom och mellan enheterna och

det gäller både manskap och befäl, säger hon.

Annica MalmLöf började på *Aurora* 2022. Under 90-talet arbetade hon på olika fartyg, men gick sedan iland och utbildade sig till socionom. Under ett par decennier jobbade hon inom tand- och sjukvård, de senaste tio åren som chef, och de erfarenheterna har hon nytta av när hon är tillbaka inom sjöfarten.

– När jag kom hit reagerade jag på att det var ganska hierarkiskt och traditionellt på många sätt. Varje profession arbetar inom sitt eget område utan att lägga någon direkt vikt vid vad de andra enheterna kan behöva hjälp med. Det här vill jag att vi ska bort ifrån. Vi blir mer effektiva om vi hjälps åt och dessutom tror jag att man mår bättre på ett personligt plan också.

Som en del i årets tema ska alla som vill få möjlighet att praktisera på någon av de andra enheterna inom ombordservice än den man vanligtvis arbetar på.

– Finns det ett område som man är nyfiken på ska man få komma dit och praoa en dag, och jag kommer även att erbjuda fyra praoplatser hos mig. Det handlar om att skapa förståelse för varandras arbetsuppgifter, säger Annica MalmLöf.

Se det ur kundens ögon

En annan av cheferna inom ombordservice som har färsk erfarenheter av chefsjobb iland är Christine Bellamy. Hon har bland annat arbetat på Plantagen och Ikea, innan hon kom till *Aurora* i augusti förra året.

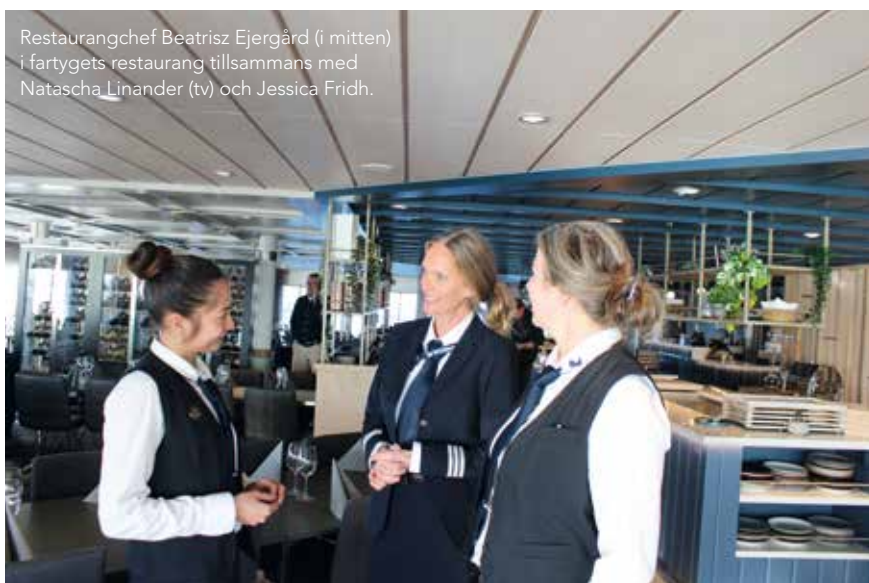
– Jag arbetar med att vi inom retail ska bli ännu bättre på att sätta kunden i fokus. Jag använder en metod som tillämpas iland där man tar på sig ett par glasögon i plast och går runt i butiken och försöker se den ur kundens ögon. Det har blivit en del aha-upplevelser när man upptäckt prismärkningar som inte stämt överens med våra erbjudanden eller varor är konstigt placerade, säger hon och fortsätter:

– Vi har mycket att göra på det här området och jag har massor av idéer, men man kan heller inte bara komma in och förändra allt från en dag till en annan. Det handlar om att bygga förtroende och få personalen med sig. Jag försöker involvera dem i försäljningssiffror och statistik för att visa hur mycket de faktiskt kan påverka själva, både sitt eget arbete och butikens resultat. Jag tror att de flesta gör ett bättre arbete om de själva får ta initiativ och vara med och påverka. **L S**

Christine Bellamy, chef för butiken på *M/S Aurora*, säger att det är viktigt att personalen kan sortimentet för att kunna ge gästerna god service under den korta överresan mellan Helsingborg och Helsingör.



Restaurangchef Beatriz Ejergård (i mitten) i fartygets restaurang tillsammans med Natascha Linander (tv) och Jessica Fridh.



Ett fång tygrosor som Annica MalmLöf införskaffat till ett singel-event ombord på Alla hjärtans dag.



1:a pris: "Ribs in the snow"

Gerner Rasmussen, Matros, *Irena Arctica*, Danmark

Motivering: "Vi gillar färgerna, de röda och blå färgerna, och strålkastarljuset med den yrande snön. Det är abstrakta linjer fotograferade i rätt vinkel. Det är som om ljuset fångar eller räddar fartyget."



Dansk storslam på hemmaplan

Den Nordiska Fototävlingen för Sjöfolk 2025 samlade totalt in 778 bilder från 115 fotograferande sjöfarare. Precis som tidigare år var juryn överraskade över den höga kvaliteten på de bidrag som skulle bedömas i finalen. TEXT JIMMY ERIKSSON, SJÖFARTSVERKET SJÖMANSSERVICE

ROSKILDE FEBRUARI 2025

2025 års fototävling arrangerades av danska Seahealth & Welfare. Juryn utgjordes den här gången av fotografen och filmskaparen Werner Karrasch från The Viking Ship Museum i Roskilde och Søren Zeuth, dokumentärskapare och porträttfotograf.

– Det var ett väldigt spännande och svårt uppdrag – kvaliteten på bidragen är mycket hög och många av fotografierna har tagit ställning till sitt motiv och visar en medveten strävan att fånga ögonblicket eller hitta det starkaste motivet, sa de i kör.

Bytte plats med varandra

Urvalsprocessen inleddes med att de i tystnad gick igenom alla fotografier, var för sig. I nästa steg tittade de på bilderna tillsammans och lade undan de som inte hade någon chans. Kvar på bordet var dock fortfarande majoriteten av bilderna. Dessa delades upp i tre grupper; de som hade en chans att vinna, de som kunde få hedersnämmande och de som skulle väljas bort. De berättade att flera fotografier bytte plats med varandra under processen och att det var utmanande att utse de slutliga vinnarna, eftersom det fanns så många bra bilder.

När utfallet redovisades för de nordiska tävlingsarrangörerna, över videolänk samma eftermiddag, visade det sig att danska sjömän tagit fyra femtedelar av prisbordet och att femtepriset gick till Island. Viktigt kan här vara att påpeka att bilderna är helt anonymiserade för att domarna bara ska bedöma bilden i sig. Förutom priserna fick fem bilder hedersnämmande och där var nationsspridningen bättre – endast Finland saknade representation i urvalet.

Werner Karrasch och Søren Zeuth berättade att de lagt stor vikt vid motiven: vad vill han eller hon uttrycka med bilden och hur fungerar komposition och färger tillsammans?

– I vissa bilder finns det brister i efterbearbetningen – både i färg och beskärning – och vi anser att när möjligheten till digital efterbearbetning finns, bör den också användas. De utvalda fotografierna är jättebra och här kan vi också känna fotografens närvaro, och det gör dem till vinnare, sade de. **JE**



2:a pris: "The man"
Jmaurr Go, Elansvarig,
Torm Dulce, Danmark

Motivering: "Du ser en massa komplicerad maskinutrustning. Vi ser en liten man som sitter mitt i en stor maskin. Hans overall är orange och på vissa ställen har järnet samma färg, av rost. Resten är nästan svartvitt. Bra jobb i Photoshop."

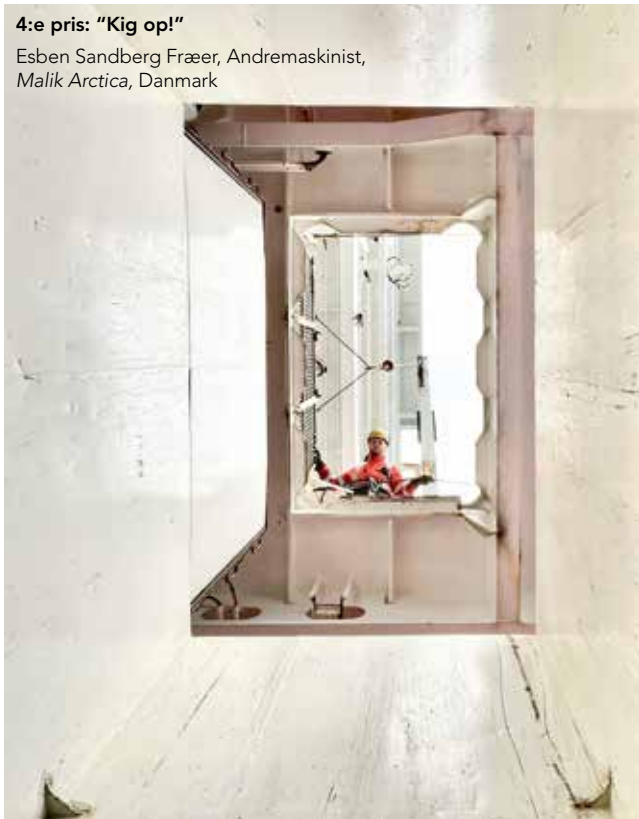


3:e pris: "Morgensol i Cuxhaven, Tyskland"
Jeppe Halkær Pedersen, Kapten,
Magnolia Seaways, Danmark

Motivering: "Ett väldigt fint foto, nästan abstrakt. Du kan titta på bilden från många olika håll. Reflektionen är mycket fin. Du ser en solnedgång, men du ser inte solen. Och det är viktigt här."

4:e pris: "Kig op!"

Esben Sandberg Fræer, Andremaskinist,
Malik Arctica, Danmark



Motivering: "En grafisk, fin komposition. Personen är inte så viktig. Den speciella vinkeln tar oss till en annan plats på fartyget."



5:e pris: "What catch are we getting"

Stefán Þór Friðriksson, Matros, Hrafn Sveinbjarnarson, Island

Motivering: "Ett dramatiskt foto. Bra komposition. Inramningen och beskärningen av bilden är bra. Den är mycket dynamisk. Den visar det hårda, dagliga arbetslivet ombord på fartyget."

Hedersnämmande: "Pumproomsession"

Jörgen Språng, Kock, Bitflower, Sverige

Motivering: "Detta svartvita foto får oss att tänka. Varför är han där? Tar han en paus? Gömmer han sig? Bilden vill engagera oss i en dialog. Kontrasterna i bilden är utmärkta, och kompositionen är bra."



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Fler bidrag från kvinnor och intendentur efterlyses

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsverksamhet har mer än fördubblats på bara några år och allt fler skickar in bidrag om förbättringar ombord. Förra året belönades ett drygt 100-tal personer som tillsammans fick dela på över 850 000 kronor.

– Vi är jättegglada över alla förslag, men skulle gärna se fler bidrag från kvinnor och intendenturen, säger Jeanette Ganesjö, ledamot i granskningsgruppen.

Sjömanshusstiftelsens årliga belöningsdag går av stapeln i början av maj. Då bjuds årets belönade in för delta i en högtidlig prisceremoni tillsammans med rederirepresentanter och andra företrädare för sjöfarten.

– Belöningsdagarna omges av pompa och ståt, men är också väldigt trevliga. Det är ett utmärkt tillfälle att nätverka och sprida information om sin innovation till andra, säger Jeanette Ganesjö.

”Skicka in era bidrag och låt oss i granskningsgruppen avgöra om det är något som ska belönas eller inte”

Belöningsverksamheten handlar om att premiera innovationer som på något sätt bidragit till att förbättra arbetsmiljön, öka trivseln eller höja säkerheten ombord. Under senare år har verksamheten vuxit och sedan 2022 har mängden bidrag mer än fördubblats. Det handlar om allt från utveckling av specialverktyg till smarta lösningar för effektivare brandbekämpning och inredning av dagrum för sällskapsspel och pyssel. Men även om variationen av bidrag är stor finns det vissa grupper som är underrepresenterade. Framför allt handlar det om kvinnliga innovatörer och intendentur.

– Tjejer jobbar ofta inom restaurang, bar eller kök. Där är det kanske inte lika självklart att komma på uppfinningar som det är i till exempel maskin, som är den avdelning vi får flest bidrag från. Sedan tror jag kanske att tjejer generellt är lite försiktiga och inte lika intresserade av att ta plats som män, men det tycker vi är jättesynd. Vi vill gärna ha fler bidrag från kvinnor och intendenturen, så skicka in! Uppmanar Jeanette Ganesjö, som själv jobbar som servitris och bartender på Birka Gotland.



Granskningsgruppens deltagare under ett arbetsmöte i Sjömanshusstiftelsens lokaler på Söder i Stockholm. Jeanette Ganesjö är tredje person från höger närmast kameran.

Fotograf: Nina Varumo

Belöningsbidrag kan skickas till Sjömanshusstiftelsen fram till den 31 oktober varje år. Där tas förslagen omhand av en granskningsgrupp. Den består av åtta ledamöter och en ordförande, som tillsammans granskar och diskuterar de förslag som inkommit. Samtliga deltagare i granskningsgruppen arbetar eller har arbetat ombord i fartyg och det finns representation från samtliga avdelningar. Av de bidrag som skickas in brukar runt 60 procent bli godkända.

– De som får avslag kan vara sådana som är kopior av något som vi belönat tidigare eller som handlar om miljö snarare än arbetsmiljö. Men vi vill inte att folk ute i fartygen ska ägna sig åt självcensur. Skicka in era bidrag och låt oss i granskningsgruppen avgöra om det är något som ska belönas eller inte, säger Jeanette Ganesjö.

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



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2027

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2027. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se



Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-Bas nästan varje vecka

✓ Kombinera efter behov

GRUNKURSER

BASIC SAFETY

25-27 mar 24-26 jun
8-12 apr 22-24 jul
22-24 apr 5-7 aug
27-29 maj m.fl.
10-12 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

26-27 mar 25-26 jun
23-24 apr 6-7 aug
28-29 maj m.fl.



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

15 apr 1 jul
6 maj m.fl.
10 jun



SJÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

13 apr 8 jun
17 apr 22 jun
27 apr 6 jul
11 maj 27 jul
25 maj m.fl.



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

24 mar 4 maj 15 jun
30 mar 11 maj m.fl.
13 apr 19 maj
21 apr 2 jun
27 apr 8 jun



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

15-16 apr 1-2 jul
6-7 maj m.fl.
10-11 jun



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

27-28 maj 22-23 jul
24-25 jun m.fl.



FAST RESCUE BOAT

14-15 apr 7-8 jul
12-13 maj m.fl.
9-10 jun



CROWD & CRISIS MNG

23-24 mar 3-4 aug
20-21 apr m.fl.
25-26 maj
22-23 jun



PFSO

På begäran



PSO

På begäran



RE

SURVIV
RESCU

30 mar
13 apr
27 apr
4 maj
11 maj
8 jun
15 jun

REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

TISDAG

ONSDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

24 mar 14 jul
21 apr 11 aug
19 maj m.fl.
2 jun
23 jun



BASIC SAFETY

24-25 mar 23-24-jun
21-22 apr 14-15 jul
19-20 maj 11-12 aug
2-3 jun m.fl.



CROWD & CRISIS MNG

24 mar 4 aug
21 apr m.fl.
26 maj
23 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

25 mar 24 jun
22 apr 15 jul
20 maj 12 aug
3 jun m.fl.



FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

TISDAG

ONSDAG

TORSDAG

FREDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

29 jun
6 jul
20 jul
m.fl.



BASIC SAFETY

| | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 30-31 mar | 15-16 jun | 27-28 jul |
| 13-14 apr | 29-30 jun | 3-4 aug |
| 27-28 apr | 6-7 jul | m.fl. |
| 4-5 maj | 20-21 jul | |
| 11-12 maj | | |
| 8-9 jun | | |



MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

| | |
|-----------|---------|
| 15-17 apr | 1-2 jul |
| 6-8 maj | m.fl. |
| 10-12jun | |



MEDICAL FIRST AID

| | |
|--------|-------|
| 15 apr | 1 jul |
| 6 maj | m.fl. |
| 10 jun | |



FAST RESCUE BOAT

| | |
|--------|-------|
| 15 apr | 8 jul |
| 13 maj | m.fl. |
| 10 jun | |



ADVANCED FIRE FIGHTING

| | |
|--------|--------|
| 31 mar | 16 jun |
| 14 apr | 16 jun |
| 28 apr | 30 jun |
| 5 maj | 7 jul |
| 12 maj | 21 jul |
| 9 jun | m.fl. |



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!





Fullt hus när mässan
Sjölog firar 20 år

Studentmässan Sjölog på Chalmers i Göteborg firar 20 år i år. Jubileet infaller i en tid där sjöfartsbranschen expanderar, vilket också märks på mässan.

– Det är enormt mycket utställare som nästan skriker att vi ska få in sjöbefäl på alla olika sätt, säger projektledaren Fabian Emilson som går andra året på internationell logistik. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

GÖTEBORG JANUARI 2026

Hur har dagen gått hittills?

– Vi känner oss rätt nöjda. Vi har fått in ett respektabelt antal studenter. Vi hade velat få in fler utställare för att få det riktigt fullpackat.

Hur många utställare är det på plats?

– Det är 71 stycken, vilket är färre än förra året. Vissa tyckte att det var ett för dåligt studentengagemang förra året så de ville inte delta i år. Men det är några få, två-tre stycken. Det vi vill skapa är att mässan ska locka de arbetsgivarna som är villiga att anställa. Annars kanske det inte ser så ljusst ut som det faktiskt är. Vi vill koppla ihop alla eleverna på sjösektionen.

Det känns som att det är fler besökare här idag än förra året?

– Ja, det måste jag säga. Vi har haft kontakt med Svensk sjöfart som har tipsat om hur man får in folk. Det är en blandning av folk på sjösektionen, gymnasieelever och så vidare. Vi har försökt sprida information om Sjölog till fler än bara sjösektionen. Alla uppskattar att det är mycket folk.

Vad fick ni för tips från Svensk sjöfart?

– Att ta kontakt med yrkesskolor och att vara bättre på att annonsera i tid. Att sprida budskapet till fler. Vi har en ny mediepårter, Marpro, som är ett rekryteringsföretag. Och så har vi en fantastisk PR-ansvarig som har slitit för att informationen ska komma ut.

Med tanke på kompetensförsörjningen som krävs inom sjöfarten, har det varit hårt tryck på utställarplatserna?

– Absolut! Det är enormt mycket utställare som nästan skriker att vi ska få in sjöbefäl på alla olika sätt. Ibland kan det kännas som att mässan är till för logistik, men de som verkligen behövs är sjöbefäl.

Hur har planeringen inför mässan gått till?

– Det är en process som pågår från juni till dagen innan mässan. En form av evighetsarbete, saker som behöver lösas. Vi har ingen exakt layout utan det är så dynamiskt och dyker upp nya saker hela tiden. Det är allt från lunch och specialkost till bankettbiljetter. Vi i projektgruppen har varit tätt sammansvetsade och kunnat sprida informationen mellan oss snabbt. Alla måste vara på samma sida. Det handlar om att uppoffra och det kräver tid. Varenda medlem i gruppen har arbetat utanför sin roll, ingen har bara gjort det de ska. Vi har haft en platt organisation och ett delat mål som är väldigt starkt. Sen delar vi upp oss och gör det som behövs. Alla har gjort det de kan för att det ska bli så bra det kan bli.

Det här året har ni infört en app, hur har det gått?

– Det har gått bra. Den förra projektgruppen testade också app, men började lite sent. Företagen och studenterna är mer mottagliga det här året. Det är ett klokt verktyg, att scanna en QR-kod och så sparas namnen man har pratat med. Det är ett verktyg vi vill arbeta mer med. Vi har använt det till biljettsläpp så att alla får tillgång till biljetterna samtidigt, vilket är suveränt om man till exempel är ute på praktik.

Hur kommer det sig att du ville bli projektledare?

– Jag har en del ledarskapsfarenhet sen tidigare, gruppchefutbildning i lumpen till exempel. Jag har mycket förtroende i mig själv och trodde att jag skulle passa bra i den här rollen. Och det är en bra erfarenhet. Jag gillar att ha en helhetsbild. Jag tror att alla i projektgruppen hade kunnat göra ett lika bra jobb. Jag såg mässan förra året och kände att det här vill jag vara en del av. Och att jag får bäst

användning av mina erfarenheter som projektledare.

Vad har varit roligast?

– Att lära känna och jobba med nya personer. Att lära känna projektgruppen på ett sätt som jag aldrig hade gjort annars och utvecklas med varandra har varit väldigt spännande.

Vad har varit svårast?

– Det är att man kommer in med så lite insikt i planeringen. Man skolas inte upp i början som på ett vanligt jobb utan man får en överlämning och sen står man där och har egentligen ingen aning om hur man ska ta sig an problemet och steppa in i rollen. Uppstarten var väldigt svår.

Är det något som inte har gått som ni har tänkt er?

– Planeringen, vi har inte fått in all information som vi behövde till mässdagen, till exempel har det varit sena anmälningar om specialkost. Vi hoppades vara helt klara dagen innan men det är så mycket som måste lösas på plats och det hade vi inte planerat för.

Har ni ändrat något från förra året?

– Inte jättemycket, främst marknadsföringen. Vi har försökt flytta bak tidsplanen, men företagen är vana vid vissa deadlines så det är svårt. Vi planerar att göra en del ändringar efter mässan. Vi ska skapa nya roller i projektgruppen. Sen ska science park stängas så det kommer att vara den största ändringen.

Var kommer mässan att hållas då?

– Vi vet inte, det är inte bestämt än. Vi har den perfekta ytan för vårt antal utställare och företag som är vana vid att jobba med oss. Att hitta en lokal som är så välanpassad till oss kommer att vara svårt.

Kommer du att fortsätta i projektgruppen?

– Det är enormt mycket jobb så det är bäst att låta en ny projektgrupp komma in. Men vi kvarstår som rådgivare och det har den förra projektgruppen också varit till oss. Vi har använt oss av de förra projektledarna jättemycket. Men officiellt så avgår vi.

Har du några tips till nästa års projektgrupp?

– Starta tidigt. Det är så fruktansvärt mycket att göra. **S C**

TEMA

INTERNATIONELLT ARBETE





Sjöfartens regler bestäms till stor del på internationell nivå. För att kunna påverka besluten och föra fram sjöfolkets perspektiv är det viktigt att fackförbunden finns representerade i sjöfartsorganet IMO. Sjöbefälsföreningen arbetar till stor del med frågorna via det internationella transportfacket ITF. TEXT LENNART JOHNSON FOTO IMO

”Som pojke fascinerades jag av att stå vid Panamakanalen och studera alla fartyg”

I världens sjöfartshuvudstad London har FN:s sjöfartsorganisation IMO, International Maritime Organization, sitt huvudkontor, liksom det globala transportfacket ITF. Arsenio Dominguez är som generalsekreterare för IMO en av de absolut tyngsta makthavarna inom dagens globala sjöfart. Sjöbefälen har träffat honom på organisationens huvudkontor vid Albert Embankment.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

LONDON FEBRUARI 2026

Det var vid IMO:s generalförsamling 2023 som Arsenio Dominguez utsågs till generalsekreterare.

– Att väljas till generalsekreterare var otroligt hedrande. Samtidigt gäller det att vara ödmjuk inför uppdraget. Det är ett stort ansvar att på bästa möjliga sätt företräda de 176 medlemsländerna, säger han. När jag som barn växte upp i Pana-

ma kunde jag aldrig drömma om att en dag leda FN:s organisation för världens sjöfart.

Hela sitt yrkesliv eller drygt 30 år har han arbetat inom sjöfartsnäringen.

– Som liten pojke fascinerades jag av att stå vid Panamakanalen och studera alla enorma fartyg som passerade. Där föddes mitt sjöfartsintresse. Jag gick min grundläggande skolutbildning i Panama. Efter high school lämnade jag Panama för att i

sex år studera fartygskonstruktion vid ett universitet i Mexico. Han fortsätter:

– Åter tillbaka i Panama efter examen arbetade jag några år på ett rederi och ett varv. Här lärde jag mig näringen från grunden. År 1998 anställdes jag av Panamas sjöfartsmyndighet som teknisk rådgivare. Fem år senare utsågs jag till ledamot i Panamas delegation till IMO och 2014 blev jag mitt hemlands ambassadör i FN-organisationen. Jag var bland annat i fyra år ordförande i kommittén som behandlar fartygssäkerhet och frågor kring havsmiljön.

När anställdes du på IMO?

– Det var 2017 som jag blev personalansvarig på IMO och flyttade till London. Därefter blev jag administrativ chef och två år senare eller 2021 chef för enheten som behandlar frågor om hur man kan minska sjöfartens miljövavtryck. Slutligen valdes jag alltså 2023 till generalsekreterare.

Är det värdefullt att hela sjöfartsnäringen som stater, redarsidan och sjöfacken deltar i IMO:s arbete?

– Ja, det är det absolut! För IMO är det viktigt att vara lyhörd och ta del av synpunkter från olika företrädare för att kunna utveckla arbetet. Även om det kan ta tid innan ett beslut fattas i IMO är det viktigt att framhålla att när beslut har tagits är de obligatoriska att följa.

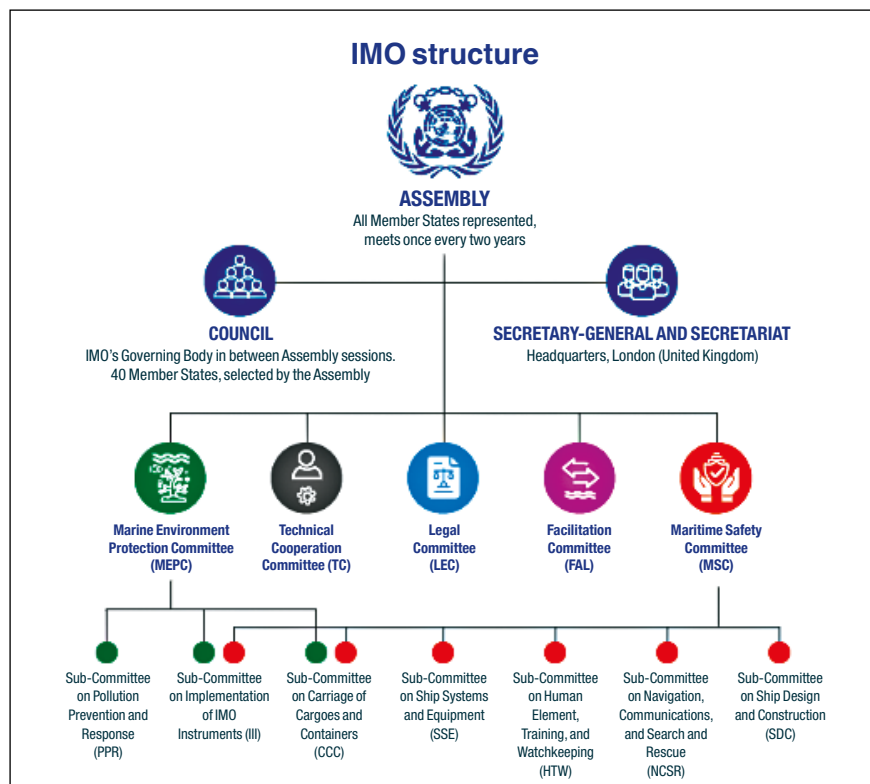
Är du, med tanke på att du studerat fartygskonstruktion, angelägen om att fartyg håller en hög säkerhetsstandard?

– Ja, självklart är jag det. Fartygskonstruktion och ett högt säkerhetstänkande hänger ihop. Säkerheten, miljöfrågor till sjöss och frågor kring människan ombord är saker jag brinner för, poängterar Arsenio Dominguez. I den globala sjöfartsnäringen hänger en lång rad saker ihop med varandra som miljö- och säkerhetsfrågor.

Viktigt lyfta fram sjöfolket

Den 25 juni firas Day of the Seafarers och årets tema är sjöfolket. IMO kommer att belysa det viktiga arbete som utförs av de cirka två miljoner personer som arbetar i världshandelsflottan.

– Sjöfartsnäringen kan inte fungera utan sjöfolket. Vi får aldrig ta deras viktiga





Arsenio Dominguez utsågs till generalsekreterare för IMO 2023.
– Att väljas till generalsekreterare var otroligt hedrande. Samtidigt gäller det att vara ödmjuk inför uppdraget. Det är ett stort ansvar att på bästa möjliga sätt företräda de 176 medlemsländerna.

arbete för en självklarhet. Sjöfolket utsätts för olika slags risker. Vi har till exempel det moderna sjöröveriet, de pågående krigen runt om i världen med regelbundna angrepp mot fartyg samt att kriminalisering av sjöfolk har ökat. I den senare frågan har IMO ett nära samarbete med ITF. Tyvärr har också ett vanligare problem blivit att sjöfolk ombord överges av fartygsägaren.

– Rättigheterna för de som arbetar till sjöss måste respekteras. Ändå uppmärksammas sjöfolkets stora betydelse för världshandeln nästan aldrig av media. Ta bara covidepidemin 2020–2021. Den enda näringen som då hela tiden var tvungen att hålla igång verksamheten var den globala sjöfarten. Transporter av gods till sjöss måste under covid fungera som vanligt för att världsekonomin inte skulle kollapsa. Samtidigt kunde sjöfolket tvingas vara ombord i månader i sträck utan att kunna gå iland.

Något som diskuterats mycket i IMO är hur man kan minska utsläppen från sjöfarten, Net Zero Emissions in Shipping. Hur går det arbetet?

– Vi arbetat aktivt med hur vi ska nå

enighet om Net Zero Emissions till år 2050, svarar Arsenio Dominguez. I oktober 2025 diskuterades detta på ett möte men vi nådde inte ända fram. Därför kommer vi i april i år fortsätta diskussionerna om hur vi ska arbeta vidare med detta i IMO:s miljökommitté.

” Sjöfartsnäringsen kan inte fungera utan sjöfolket. Vi får aldrig ta deras viktiga arbete för en självklarhet.

– USA:s administration förklarade förra hösten att man i dagsläget inte är intresserad av att delta i arbetet om hur vi kan minska sjöfartens miljöpåverkan. Men jag har absolut inte gett upp utan är övertygad om att vi till slut kommer få igenom bindande miljöregler för sjöfarten. Regler som alla medlemsländer kan acceptera.

Sjöfartens transporteffektivitet gör väl

ändå att näringens utsläpp är betydligt mindre jämfört med andra trafikslag?

– Visst är det så. Vad gäller masstransporter av gods är sjöfarten oslagbar. Tyvärr uppmärksammas detta sällan av massmedia. Sjöfartsnäringsen behöver bli bättre på att informera om hur transporteffektiv näringen är. Samtidigt måste vi erkänna att även sjötransporter orsakar påverkan på miljön. Det är viktigt att sjöfarten visar att man tar sitt ansvar för denna miljöpåverkan på allvar.

– Men samtidigt måste vi poängtera att sjöfarten har lyckats minska oljeutsläppen med 95 procent de senaste åren. Och att antalet olyckor till sjöss har minskat dramatiskt under de senaste åren.

Vilka är de största utmaningarna för IMO idag?

– En utmaning är de geopolitiska problemen vi möter. En annan sak är tyvärr att antalet fall där besättningar överges av fartygsägare ökar. Som jag tidigare har nämnt är ett annat problem den ökande kriminaliseringen av sjöfolk.

Har sjöfarten förändrats mycket under dina över 30 år i näringen?

– Absolut! Industrin har i mycket utveck-

Säkerhetsfrågor är i fokus

FN:s sjöfartsorganisation IMO, International Maritime Organization, inledde sitt arbete 1948, några år efter andra världskriget. Storbritannien önskade att en FN-organisation skulle placeras i London och erbjöd sig att skaffa lämpliga lokaler i stadens centrum.

– Huset blev inflyttningsklart i början av 1980-talet. Idag hyr vi lokalerna av den brittiska regeringen. Vi har som regel alltid våra möten i IMO-huset. Nästan alltid pågår någon form av aktivitet i lokalerna, säger Natasha Brown, kommunikationsdirektör i IMO.

Att mycket händer i huset visar sig tydligt när Natasha Brown visar runt. Flera underkommittéer sammanträder denna dag och Kina har bjudit in till ett informationsmöte som samlat många deltagare.

– IMO:s verksamhet är inriktad på säkerhets- och miljöfrågor till sjöss, säger Brown. Syftet med arbetet är att skapa ett ramverk för hela sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som kan accepteras och genomföras av hela näringen.

Hon lyfter fram betydelsen av den internationella konventionen från 1960 som behandlar säkerheten till sjöss Safety of Life at Sea, SOLAS.

– Ett huvudfokus för IMO är säkerhetsfrågor och ett annat fokus är frågor som gäller havsmiljön, hur sjöfartsnäringsen ska minska på oljeutsläpp från fartyg och liknande, säger Natasha Brown. En lång rad åtgärder har beslutats för att förhindra och minimera tankerolyckor och andra miljörisker inom sjöfarten.



Sverige ingår i styrelsen

Vartannat år genomförs generalförsamlingen dit alla 176 medlemsländer inbjuds att delta. Nästa generalförsamling genomförs 2027. På denna väljs en styrelse på 40 personer från medlemsländerna. Styrelsen leder verksamheten i perioden mellan generalförsamlingen och har möten tillsammans med generalsekreteraren och dennes sekretariat. Både Sverige och Norge ingår i IMO:s styrelse efter generalförsamlingens möte 2025.

IMO har fem huvudkommittéer som i sin tur har ett antal underkommittéer. En kommitté behandlar den maritima miljön, en kommitté hanterar juridiska frågor, en kommitté samordnar verksamheten, det finns en teknisk kommitté och slutligen finns det en kommitté där säkerhetsfrågor behandlas.

Är Ryssland aktivt i IMO idag?

– Ja, Ryssland är mycket aktivt även om de inte längre sitter i den 40 personer stora styrelsen, svarar Natasha Brown. Även Ukraina deltar i IMO-arbetet. Ibland kommer de båda länderna med förslag till resolutioner där de kritiserar varandra men de förslagen noteras bara och läggs till handlingarna. Komplicerade politiska frågor på internationell nivå behandlas och debatteras i stället av FN:s generalförsamling i New York.

Vad står närmast på dagordningen?

– Utöver alla kommittémöten och andra möten kommer IMO att uppmärksamma den 18 maj. Då infaller den internationella dagen för kvinnor inom sjöfarten, berättar Natasha Brown. På detta datum uppmärksammas och hyllas sedan ett antal år alla kvinnor som arbetar i sjöfartsnäringsen. Bland annat delas då IMO:s jämställdhetspris ut.

– Och en dryg månad senare eller den 25 juni är det så Day of the seafarers. Här blir det aktiviteter i en lång rad länder som lyfter fram sjöfolkets situation ombord och deras betydelse för världshandeln.

lats positivt och till det bättre. Ta bara hur väl sjöfarten hanterade covidpandemin eller hur vi tar till oss ny teknologi. Sjöfartsnäringsen har även blivit mer öppen och transparent. Branschen är mer lyhörd och lär sig också av andra sektorer eftersom vi inte kan agera på egen hand.

Går i rätt riktning

– Så tveklöst går världssjöfarten i rätt riktning även om det fortfarande finns en hel del att göra, menar Arsenio Dominguez.

Det måste ha känts som ett tungt ansvar att bli vald till IMO:s generalsekreterare 2023?

– Det kändes verkligen stort att ha fått medlemsstaternas förtroende att väljas till generalsekreterare, att leda organisationen. Samtidigt visste jag vad jag gav mig in på eftersom jag kände organisationen väl.

– Men visst är det ansvarsfullt att medverka till att få allmänheten att förstå hur viktig sjöfarten är för deras liv. Hur beroende vi alla är av sjötransporter. Även om det innebär stora utmaningar finner jag arbetet intressant, spännande och givande, svarar Arsenio Gutierrez

Hinner du med ett liv utanför IMO med tanke på ditt uppdrag som generalsekreterare?

– Jag är en workaholic, älskar att ha mycket att göra. Samtidigt försöker jag hitta en balans i livet, få tid över för mig själv. När det blir lite tid över spelar jag till exempel gärna tennis för att hålla mig i form. Jag har också ett stort stöd från de över 300 personer som arbetar på IMO.

Du känns som en optimistisk person?

– Ja, det stämmer helt klart, säger Arsenio Dominguez. I grunden är jag optimist. Idag är det alldeles för mycket negativa stämningar i världen och jag vill inte tillhöra den kategorin. Min uppfattning är att det alltid går att hitta lösningar även om det kan vara komplicerat ibland.

– Min roll är att vara en slags moderator, en person som genom att verka för kompromisser ser till att få IMO att ta steg framåt. I uppdraget ligger att vara lyhörd, att kunna lyssna på olika synpunkter från företrädare för hela sjöfartsnäringsen.

Så du ångrar inte att du började arbeta inom sjöfarten för många år sedan?

– Nej, definitivt inte! Sjöfarten har alltid varit en viktig del i mitt liv. Att idag vara generalsekreterare för IMO kunde jag aldrig drömma om när jag som liten pojke beundrade alla fartyg som passerade Panamakanalen. **L J**

Nautilus har stor respekt internationellt

David Appleton företräder det stora brittisk-nederländska sjöbefälsförbundet Nautilus International.

– Jag läste till styrman i London. Det var under en törn för 13 år sedan som såg jag en annons om att Nautilus sökte en ombudsman. Jobbet handlade bland annat om att arbeta med tekniska frågor och miljöfrågor till sjöss. Jag tyckte det lät spännande, sökte och fick jobbet, säger han. TEXT OCH FOTO LENNART JOHANSSON

LONDON FEBRUARI 2026

Redan på sin första resa som kadett gick David Appleton med i facket.

– Jag hade knappast något val, skrattar han. Fackordföranden ombord sökte direkt upp mig och sa att jag måste organisera mig. Det beslutet har jag inte ångrat. Konkret upplevde jag bland annat nyttan av att vara fackligt organiserad när jag vid ett tillfälle fick viktig hjälp av Nautilus i ett försäkringsärendet.

Idag representerar David Appleton den fackliga sidan i bland annat en treparts-kommitté i IMO.

Hur upplever du arbetet i IMO?

– Ibland kan det kännas frustrerande att saker och ting tar lång tid, svarar han. Samtidigt får man inse att beslutsprocessen måste ta tid, eftersom alla 176 medlemsstater och representerar för sjöfartsnäringen måste bli överens om besluten som fattas. En fördel är samtidigt att när ett beslut väl har antagits är det obligatoriskt att följa.

Hur ser du på att arbetet med att uppnå nollutsläpp i sjöfarten, Net Zero Emissions in Shipping, har bromsats i IMO?

– Nautilus ställer sig helt bakom principen om att miljöpåverkan från sjöfarten

måste minska, framhåller han. Samtidigt kräver vi på den fackliga sidan att sjöfolket erbjuds tillräcklig utbildning i att hantera dessa frågor. Utan tvekan var det en stor besvikelse att USA vid IMO-mötet hoppade av detta arbete förra hösten men jag är inte förvånad. För närvarande har uppenbarligen den nuvarande administrationen i USA inget intresse av att medverka aktivt i FN:s verksamhet.

– Fast vi får inte glömma att det var ett antal länder som snabbt hoppade på USA:s ointresse för att införa utsläppsbegränsningar till sjöss. Det var länder som ansåg att IMO gick för fort fram med miljöåtgärder. De upplevde att det var bekvämt att kunna gömma sig bakom mäktiga USA. Innan USA hoppade av arbetet pågick också ett intensivt lobbyarbete i IMO för att förhålla eventuella beslut om att begränsa miljöutsläpp till sjöss.

Enligt David Appleton får man nu troligen diskutera på EU-nivå hur man ska gå vidare med att driva miljökraven i IMO.

Den fackliga sidan måste vara aktiva
Är det viktigt att fackföreningsrörelsen deltar i arbetet i internationella organisationer som IMO och ILO?

– Absolut! Vi måste vara aktiva från den fackliga sidan i exempelvis IMO. Nautilus arbetar gemensamt med ITF i både IMO och ILO. Självt sitter jag idag i ITF:s Safety Maritime Committee. Min upplevelse är att Nautilus har stor respekt i internationella sammanhang tack vare att vi är ett av de största sjöbefälsförbunden globalt och är drivande i många frågor.

– En fördel är också att Nautilus, genom att vi även organiserar nederländskt sjö-



David Appleton

befäl, har möjlighet delta i EU-sammanhang i sjöfarten. Principen för sjöbefälsförbunden i Storbritannien, Nederländerna och Schweiz är "one union-policy", det vill säga att vi driver alla frågor gemensamt.

Samordnar med Nautilus Federation

– Vid viktiga policyfrågor som behandlas i IMO brukar vi dessutom försöka samordna oss med Nautilus Federations medlemsförbund som finns över hela världen.

Hur är samarbetet med den brittiska delegationen, med regeringen och redarsidan i IMO?

– Samarbetet är förhållandevis bra. Vi försöker i mesta möjliga mån diskutera oss samman inför olika möten. Självt arbetar jag, förutom i IMO, främst med tekniska frågor för Nautilus medlemmar. Jag är bland annat med och tar fram utbildningsprogram för medlemmarna om frågor kring hälsa och säkerhet. Jag upplever att standarden i brittiskflaggade fartyg är generellt förhållandevis hög i en internationell jämförelse.

– Att jag började arbeta inom sjöfarten för över 20 år sedan har alltid känts rätt för mig. Det är en stor förmån att få arbeta för Nautilus medlemmar, men det gäller att alltid ha en ödmjuk inställning, säger David Appleton. **L J**

Nautilus International

Nautilus International är en fackförening som representerar sjöfolk och andra som arbetar inom vattenburna transporter, med säte i Storbritannien, Nederländerna och Schweiz. De har cirka 20 000 medlemmar.

Nautilus Federation består av 22 fackföreningar inom sjöfart över hela världen som har gått samman för att förbättra medlemmarnas villkor. Sjöbefälsföreningen är medlem i Nautilus Federation.

”Det går inte att enbart verka i Sverige”

Sjöbefälsföreningen arbetar internationellt framförallt genom det globala transportfacket ITF, International Transport Workers' Federation. ITF har rådgivande status i sjöfartsorganet IMO och kan på så sätt driva sjöfolkets frågor. Sjöbefälsföreningen representeras bland annat av ombudsmannen Karl Huss.

– Det går inte att enbart verka i Sverige eftersom sjöfarten är en extremt internationell näring. Vi konkurrerar med den övriga världen, säger han.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

STOCKHOLM FEBRUARI 2026

Sjöbefälsföreningens ombudsman Karl Huss gjorde sin första resa över Atlanten när han inte ens hade fyllt ett år.

– Jag var bara några månader när jag gjorde min första resa över Atlanten. Egentligen var det inte så konstigt då mina föräldrar Mikael och Monica Huss båda seglade i Wallenius, säger Karl Huss när vi träffas på Katarina Sjöfatsklubb i Stockholm.

– Även om jag hade lite andra funderingar bestämde jag tidigt för att jobba till sjöss. Det var bland annat möjligheten till längre ledighet mellan törnarna som spelade in. Fast sedan blev det inte riktigt som jag hade tänkt mig. Jag trodde jag skulle hamna på en fraktbåt men det blev nästan direkt offshoreindustrin för min del. Här var det mer maskiner än på ett vanligt fartyg, vilket passade mig eftersom jag är en riktig tekniker.

Karl Huss tog examen som sjöingenjör efter fyra år på Sjöbefälsskolan i Kalmar.

Var det svårt att få jobb efter högskolestudierna?

– Nej, inte alls! Jag hade fått jobb redan innan jag var klar med skolan. Under min långpraktik skulle jag vara på produkt-tankern *Stena Caribia* i Karibien. Jag hade knappt hunnit komma ombord innan det blev brand i maskinrummet och båten måste in på varv. Stena sa då att dom skulle ordna en annan praktikplats till mig.

– Väl hemma igen fick jag nästan omgående ett telefonsamtal från en person i

Aberdeen som frågade om jag hade väskan packad. Du behöver vara på Arlanda om tre timmar. Självklart, sa jag. Jag hamnade i Singapore och på nybygget *Stena Drillmax*. Här behövdes det extrafolk och jag hade motormansbehörighet.

Han blev kvar på riggarna i 15 år och trivdes väldigt bra.

– Maskinrummen var otroligt stora och det fanns alltid något nytt att lära sig. Vi var 180 man ombord så skillnaden är stor jämfört med de små besättningarna på ett vanligt fartyg idag. Inte ens en färja har ju idag en driftbesättning på 180 man. Vi gick fyra veckor störnar. Utöver Sydamerika har det för mig bland annat blivit jobb nära Halifax i Kanada, i Kanarieöarna och nära Gibraltar.

Läge att flytta hem

I november 2019 anställdes Karl Huss som ombudsman i Sjöbefälsföreningen.

– Jag hade hustru och tre barn och det kändes att det var läge att flytta hem. Familjen tyckte med all rätt att jag var borta för mycket. Flera dygn långa resor till och från jobbet gjorde dessutom att ledigheten blev mindre värd.

Ombudsmannajobbet innebar att han fick sätta sig in i avtalstexter och andra fackliga frågor. Han kom också tidigt in i ILO:s, ITF:s och IMO:s verksamhet.

– När jag anställdes var tanken att jag skulle ta över en stor del av den internationella verksamheten på förbundet. För mig känns den internationella fackliga verksamheten nära det jag upplevt till sjöss eftersom jag har arbetat på ITF-avtal,

IBF-avtal och liknande. Samtidigt ligger vi i Sverige mycket längre fram än de internationella reglerna som finns, anser Karl Huss.

I IMO:s säkerhetsarbete sitter han med som ITF-expert.

– Min bakgrund inom offshoreindustrin gör att jag upplever att jag har bra kunskap kring olika tekniska delar. I frågor kring brandskydd och andra säkerhetsfrågor ligger offshore 30–40 år före den civila sjöfarten. De har mycket tuffare och striktare regleringar. Oljebolagen är stenhårda vad gäller säkerheten,

– När jag går ombord i svenska färjor som anses ha bra säkerhetskultur ser jag direkt brister som skulle ha stängt ner verksamheten i offshoreindustrin, framhåller Karl Huss. När jag i IMO är med i diskussioner om säkerhetsfrågor kan det vara en fördel att komma från en industri som ligger långt före övrig sjöfart vad gäller säkerhetstänket.

Tar lång tid att få igenom beslut

Hur ser du på att det ofta tar lång tid att få igenom beslut i IMO?

– Det är bara att acceptera. Nyligen hade vi möte i en kommitté som har arbetat med att ta fram regler för hur man exempelvis kan ta in land ett passagerarfartyg efter en brand. Den kommittén hade arbetat i sex år innan vi kom fram med ett förslag om rekommendationer. Man får acceptera att ett sådant arbete tar tid och att det blir ett steg i taget. Denna gång nådde vi från ITF:s sida inte hela vägen fram. I IMO möter vi från den fackliga sidan ofta motstånd från andra aktörer. Sakta men säkert brukar vi ändå komma en bit på vägen. När vi slutligen når fram till ett viktigt beslut i IMO är medlemsländerna dessutom förpliktade att följa dessa.

Hur är samarbetet i den svenska gruppen i IMO?

– Genomgående upplever jag det samarbetet som bra. Transportstyrelsen samordnar och leder verksamheten från svensk sida. Jag är inbjuden till alla möten, till olika IMO-möten och till flera undergrupper. Vi har medverkan från hela näringen i Sverige. Det är ett brett och positivt samarbete även om vi inte är överens om allt. Han fortsätter:

– Ett problem för Transportstyrelsen är att man är bunden av EU-direktiv och inte kan ha en avvikande syn på dessa. Det är ett mödosamt politiskt arbete hur vi ska få igenom saker som vi vill ha det. Fackligt har vi också möjlighet att lyfta frågorna i ITF

Har du varit inblandad något i arbetet med Net Zero Emissions in Shipping?

– Ja, jag har varit med i diskussionerna, framför allt på bränsle- och tekniksidan. Miljöfrågorna till sjöss går hand i hand med den tekniska sidan. I slutändan handlar frågan mycket, som jag ser det, om säkerheten för sjöfolket. Samtidigt är det en mängd åsikter kring detta.

” Miljöfrågorna till sjöss går hand i hand med den tekniska sidan. I slutändan handlar frågan mycket, som jag ser det, om säkerheten för sjöfolket.

Var det en besvikelse när USA lämnade gruppen som arbetar med net zero emissions för sjöfarten?

– Ja, det var det förstås, anser Karl Huss. Det var i oktober 2025 när det hölls ett specialmöte i IMO om utsläppsregler för fartyg som frågan blockerades av USA. Detta var helt klart olyckligt. Egentligen borde USA ha kunnat acceptera detta, i och med att ett sådant beslut skulle gälla för fartyg som går på den internationella marknaden vilket är ytterst få från USA. Men uppenbarligen var det en principfråga för den nuvarande administrationen i USA att blockera detta. Ett beslut om noll utsläpp till sjöss hade varit till nytta för stora delar av den övriga världen men knappast påverkat USA alls.

Är det viktigt att sjöfarten arbetar aktivt med att reducera utsläpp från fartyg?

– Självklart är det så. Här upplever jag att näringen varit alldeles för anonym. Även om det blir utsläpp från fartyg är ändå sjöfartens utsläpp betydligt lägre än från tåg, vägtrafik och flyg. Till och med om fartyg körs på ren råolja är utsläppen avsevärt lägre från fartyg i förhållande



Sjöbefälsföreningens ombudsman Karl Huss arbetar till stor del med internationella frågor via ITF. – Det fackliga samarbetet över nationsgränserna är guld värt, säger han.

till transporterat gods än från andra transportslag. Han fortsätter:

– Sjöfartens utsläpp handlar bara om några få procent av den totala mängden. Samtidigt ska vi i näringen naturligtvis göra allt vi kan för att minska utsläppen. I detta arbete är flera svenska rederier i framkant. Åtskilliga spännande miljöprojekt är på gång inom svensk sjöfart.

Är det viktigt att IMO är aktiv i denna fråga?

– Definitivt är det så, framhåller Karl Huss. IMO måste driva på utvecklingen mot hållbarare transporter, men även driva frågor om säkerheten för sjöfolket. Det är otroligt viktigt att minska miljörisker för de som jobbar ombord. Vi som facklig organisation måste alltid ha som fokus att öka säkerheten för sjöfolket vid exempelvis miljöfarliga transporter.

Måste vara med internationellt

Karl Huss framhåller att det är nödvändigt att Sjöbefälsföreningen är representerat i internationella organisationer som IMO, ILO, ITF och Nautilus Federation. Han sitter med i styrgruppen för ITF:s Maritime Safety Committee och i flera undergrupper.

– I princip är mitt uppdrag i ITF nästan ett halvtidsjobb. En fördel med att vi bland annat är medlem i Nautilus Federation är att det går att ringa ett annat medlemsförbund om det är en specifik fråga som vi behöver få hjälp med. Det fackliga samarbetet över nationsgränserna är guld värt!

Har du ångrat att du nu valt den fackliga banan?

– Nej det har jag inte, även om jag trivdes bra till sjöss. Jobbet som ombudsman är stimulerande och innebär spännande möten och arbetsuppgifter. **L J**

Fakta om ITF

ITF, International Transport Workers' Federation, är en global sammanslutning av fackförbund inom transportsektorn från 150 olika länder. Tillsammans har de över 730 anslutna fackförbunden cirka 16,5 miljoner medlemmar. ITF kämpar för att förbättra arbetares liv och säkra rättigheter, jämlikhet och rättvisa för arbetare globalt. ITF har rådgivande status i sjöfartsorganet IMO där ITF framför sjöfolkets perspektiv. Sjöbefälsföreningen är en av medlemmarna i ITF och arbetar även aktivt i ITF:s olika undergrupper för sjöfart.

Fascinated with the ships at the Panama Canal

As Secretary General of the International Maritime Organization, Arsenio Dominguez holds one of the most powerful posts in global shipping. The Maritime Officers' Association met Dominguez at the IMO headquarters at the Albert Embankment. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Arsenio Dominguez was appointed as Secretary General at the IMO General Assembly in 2023.

"Being elected Secretary General was an incredible honour. At the same time, it is important to remain humble about the assignment. It is a major responsibility to represent the 176 Member States in the best possible way. As a child growing up in Panama, I could never have dreamed of leading the UN Maritime Organization one day," he says.

He has worked in the shipping industry for his entire professional life, or just over 30 years.

"As a young boy, I was fascinated while standing by the Panama Canal and watching all the huge ships that passed by. That was when my interest in shipping was born. I went to primary school in Panama, then after high school, I left the country to study ship design at a university in Mexico for six years." He continues:

"I returned to Panama after graduating and worked for a few years at a shipping company and a shipyard, where I learned the industry from the bottom up. In 1998, I was employed by the Panama Maritime Authority as a technical advisor. Five years later, I was appointed as a member of the Panamanian delegation to the IMO, and in 2014 I became my home country's ambassador to the UN organization. Among other things, I was chairman of the committee dealing with ship safety and issues related to the marine environment for four years."

Do you think it is important that the entire shipping industry, including the member states, the shipowners and the maritime unions, all participate in the IMO?

"Yes, most definitely! It is vital that the IMO is responsive and can weigh up the views of different representatives in order to develop its work. Although decisions may take time in the IMO, it is important to emphasize that once they have been

made, it is mandatory for members to comply with them."

Given that you have studied ship design, are you keen to ensure that ships maintain a high safety standard?

"Yes, of course I am. Ship design and a high level of safety awareness are closely linked, and safety, environmental factors at sea and personnel issues are all things I'm passionate about," Arsenio Dominguez points out.

"In the global shipping industry, a wide range of things are interconnected, such as environmental and safety issues."

Important to prioritize seafarers

The Day of Seafarers is celebrated every June 25, and this year's theme is seafarers themselves. The IMO will highlight the importance of the roughly two million people who work in the global merchant fleet.

"The shipping industry cannot function without seafarers and we must never take their important work for granted. They are exposed to a number of different risks, such as modern piracy, ongoing wars around the world with regular attacks on ships, and the increase in criminalisation of seafarers. On the latter issue, the IMO is working closely with the ITF. Unfortunately, a more common problem is that seafarers on board are abandoned by the shipowner."

"The rights of those working at sea must be respected. Yet the huge importance of seafarers for world trade is hardly ever mentioned by the media. Take the Covid pandemic of 2020–2021 – the only industry that had to keep commerce going at all times was global shipping. The transport of goods by sea had to function as usual in order to prevent the collapse of the world economy. At the same time, seafarers were sometimes forced to stay on board for months on end without being able to go ashore."

Something that has been widely discussed in the IMO is how to reduce pollution toward Net Zero Emissions in Shipping. How is that work going?

"We have been working on how to reach an agreement on Net Zero Emissions by 2050," replies Arsenio Dominguez. "This was discussed at a meeting in October last year, but we did not manage to get all the way there so we will continue discussions in April this year on how to move forward in the IMO Environment Committee."

"The US administration declared last autumn that it is currently not interested in participating in work to reduce the environmental impact of shipping, but I have definitely not given up. I am convinced that we will eventually agree on binding environmental rules for shipping which all member states can accept."

"Basically, I'm an optimist"

It must have felt like a heavy responsibility, being elected Secretary-General of the IMO?


"It was a great honour that the Member States felt enough trust to elect me as Secretary General to lead the organization. At the same time, I knew what I was about to take on because I was already very familiar with the organization. Of course, it is a big responsibility to help make the public understand how important shipping is to their lives and how dependent we all are on sea transport. Even though it involves major challenges, I find the work interesting, exciting and rewarding."

You seem to be an optimistic person?

"Yes, that's true, absolutely," says Arsenio Dominguez. "Basically, I'm an optimist. There are far too many negative people in the world and I don't want to belong to that category. My belief is that you can always find solutions, even though it is complicated sometimes."

"My role is to act as a kind of moderator – someone who can work for the compromises needed for IMO to move forward. My task is to be responsive and to listen to the different viewpoints of representatives from the entire shipping industry"

This is a translation of the article
on page 24–26.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------------|---------|------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----|------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------|--|
|  | VILKET ÅR INVIGDES GÖTA KANAL? | | | | | | | | | | MED-DELAS I FÖRVÅG | VIDUNDER | FRI-SINNADE | | BLOD-STOCKNING STRÖM | | |
| | | | | | | | | | FÖRSKJUTNING I SIDLED | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | SÄLLSYNT | | | | PÅLSKRAGE BENMUSKEL | | | | |
| | | | | | | | | | LÖPER LÅNGS SKENOR HÖGT UPP | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | KUNGANAMN STAR-TEN | | | | | | PSYKO-AKTIV DROG | HAR DEN CHARMIGA | |
| SYSSLA FÖR VISSA LÅNGS MED KANALEN? | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | KAN LEDA TILL ANSTÄLLNING | OBE-KVÄM ARBETS-TID | SITT-BRUNNS-SOL-SKYDD | PLAGG | BALK PÅ BÅT-BOTTEN | | FÖRHÅLLAN-DEN | TILL-VERKAS EFTER LÅSTER | SKANK MJUK OCH SKÖN | | | STÖR-RE MÖBEL | HAR ORV-SKAFT RASANDE | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | SPELET MALM-BRYT-NINGS-PLATS | | | | | | BRIST PÅ STRUK-TUR | | | UPP-FÅNGA | | FYLLDES TANDEN MED FÖRR | |
| | FLYTT-BAR | BLÖT-DJUR VÄRMER HANDEN | | | | | | | BRIST-FÄLLIGA RYSS-FLOD | | | | | | | | |
| | HAR BE-GRÄNSAT UTBUD | | | | | | | | | | SOM EX FIRAS 1 JUNI | | | 9:E & 13:E PANT-HEON I ROM | | | |
| | BOND-FLEMING KYRKLIG VÄXEL-SÅNG | | | CERE-MONI SIGNAL-LÅT | | | GUM-SARNA | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | SOM BÄGGE-DERA | MED-GÅNG | | | | | KORT VECKO-DAG | | NÅT-VERKS-TEKNIK | | |
| | NYHETS-BYRÅ GÅR EJ ATT BOTA | | FÖR-SÅKRAD POST BAKOM | | | | DUM FIRAS PÅ JUL-AFTON | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | NEURO-LOGISK SJUK-DOM | | | FA NER PRISET MAT-FISK | | | | | | |
| | DÄCKS-HUS | | | | ELÄNDE UPPHÖJ-NING | | | BRÅD-DJUPEN KNATTE | | | | | | | | HEL-GON-BILD | |
| | ÄR EN DYKAND & HELIGT LÖFTE | | | HÖGT JOBB RAVIN | | | | | | | | HJÄLP-ER I NÖDSI-TUATION | MAT-VANOR GRUND-ÄMNE | | | | |
| | | | | | | SOM SEX | SOM OCH | | TOPP-SKYTTE JA I MEXIKO | (H) | | | | | | | |
| | | | | | PÅ TOP-PEN | | | | | | | | | | | OXUDDE 16-26 PARTI | |
| | NIAR IDAG PÅ ÅK I HAAG | | | TOPP-KLASS | | | | | | | TECKEN-SYSTEM | | | OM-VÅRD-NAD | | | |
| | | | | | | | | | | | | RUMBA | | | | | |

KONSTRUKTION OCH IDE MEDIA

Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälen, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Aprilkrysset". 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 21/4 2026. 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. Inför vintersäsongen 2026/2027 kommer endast de fyra sportlovsveckorna att lottas ut (v.7–10).



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, stortuga, 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 har två sovrum med två sängar i varje och ett sovrum med en säng samt en bäddsoffa för två i allrummet. Den nedre lägenheten ligger på markplan och har en stor terrass på framsidan med utsikt mot havet. Det finns två sovrum med två sängar i varje, samt en bäddsoffa för två i allrummet.

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

Övre lgh: 700 kronor/natt. Undre lgh: 600 kronor/natt.



Sjöbefälsföreningen
– en förening inom Saco

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Peter Hellberg – 08 518 356 05

Senior advisor

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Ombudsmän i Stockholm

Karl Huss – 08-518 356 10
Hannes Kätterer – 08-518 356 11

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
eller 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 Skarpräck
Telefon 08-518 356 00
Expeditionstid 8.00–16.00
lunchstängt 11.30–12.30
E-post sbf@sjobefal.se
www.sjobefalsforeningen.se

Expeditionen i Göteborg

Kungsportsavenyen 3
411 36 Göteborg

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Vakant

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 klubbjurgardsfarjan@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 Bengtsson

e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATEL

Patrik Sundqvist

e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRREDERIET/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 klubbjurgardsfarjan@sjobefal.se

STRÖMMA

Vakant

STYRSÖBOLAGET

Andreas Irwe, vice ordförande

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

SVITZER SVERIGE

Fredrik Söderberg

e-post: sjobefalen.svitzer@gmail.com

TALLINK SILJA

Gretel Aronsson

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

TERNTANK

Vakant

TT-LINE

Adam Petersson

e-post tlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Jens Forsman (kontaktperson)

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

VENTRAFIKEN

Michael Olsson

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

Per Ishøy (kontaktperson)

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

ÖRESUNDSLINJEN

Krikor Wartanian

e-post auroraklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIKS 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

**Hjälp oss
att rädda dig.**

Vi är en ideell förening utan lönsamhets syften.
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna stötta liv till sjöss.
Ge ett bidrag eller bli medlem på sjoraddnings.se.
Du kan också ringa 077-573 00 90.



Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriserna är väldigt varierande nu, därför är det svårt att sätta ett pris som blir aktuellt här.



Stor propeller

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

Liten propeller

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

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

Sjökaptenensring

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

18 K rödguld à 14 310:- inkl porto.



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

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui.

Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

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

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

Sjöingenjör- & sjökaptenensring

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



Sjökaptenensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 983:-

Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 8 023:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer.

Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning.

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

Margareta & Rickard Zedellers fond

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

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 100 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 15 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

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

LÖSNING TILL KORSORDET I SJÖBEFÅLEN NR 1/2026

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Andreas Lyhnakis Kalmar

Elisabeth Nysjö Västerås

Per Henriksson Linköping

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | V RÖRLIGA BILDER KLAGANDE SKRIKET MINNESBETA R HÖJER FÖLL SKYER MÅ VÄRMDE I BRVYTT SMÖR |
| CALL BOY BCX | G | I | G | O | L | O | | | | |
| TAGIT DET PIANO | L | A | D | A | Ä | S | | | | |
| PERVA RETT KURSE | R | E | L | A | X | A | T | | | |
| | P | O | L | L | A | R | E | | | |
| KAN VARE HUSKA DE AV MUSIKEN | S | T | I | L | L | S | A | M | T | F |
| V SPEL MONSÖL DÅGIST | O | L | A | Ö | R | A | I | L | U | R |
| HO- NINGS LEN | F | L | Y | K | T | I | N | G | K | V |
| FLATS FOR DECC'S HK | F | A | S | A | S | I | L | O | S | E |
| U MÄRKT TAG- VINGE | A | L | L | A | D | A | L | A | V | L |
| PA BIL I PHU- KEY | H | I | T | L | A | T | A | R | B | E |
| VISKAM ANDRA RTS TILL JOL | M | J | I | G | H | A | R | B | R | E |
| STÖR: RE SKARM | P | Ä | R | O | P | A | L | E | T | T |
| VAR LSC VAR- DAG | L | A | N | D | R | E | M | S | A | N |
| KLAS- SIKET DAMPFÖ ROLLSLAG | E | D | S | B | Y | V | A | N | | |
| | K | | | | | | | | | |
| KILLE I SVID- LÅN | O | L | A | Ö | R | A | I | L | U | R |
| EN AN- DEL AV ASTYLSÖ KÄRDE | F | L | Y | K | T | I | N | G | K | V |
| BÅVAN | F | A | S | A | S | I | L | O | S | E |
| INGEN NAMN INGEN GUMD | E | T | R | O | L | I | N | N | E | T |
| ÖVERTY DELSE MISSI MUSIKEN | A | L | L | A | D | A | L | A | V | L |
| TOPPAR LISTOR PÅRT I DORRAN | H | I | T | L | A | T | A | R | B | E |
| GREVE MÖLTJE NÅSET | M | J | I | G | H | A | R | B | R | E |
| ETT PAR STYCK EN | P | Ä | R | O | P | A | L | E | T | T |
| GRUBB LÅ PA HÅMND | L | A | N | D | R | E | M | S | A | N |
| KAN RYMMA DROM MÅR | K | A | K | B | U | R | K | A | R | I |
| SÄLL- SYNT | R | A | V | J | A | E | T | N | I | C |
| FLOS- SAD MÅTTA | R | Y | A | T | A | P | A | J | E | N |
| | | | | | | | | | | |

Trygghet till sjöss. Säker framtid iland.

Försäkringar och pension kan kännas krångligt – särskilt inom sjönäringen. Vi hjälper dig att få koll, oavsett om du är mitt i yrkeslivet eller börjar tänka på tiden efter sjön.

Vi guidar dig inom:

- Försäkringar anpassade för arbete till sjöss
- Pension – allmän, tjänste- och privat
- Sparande och placeringar med fokus på ditt kapital

Med personlig rådgivning och oberoende lösningar ser vi till att din ekonomi håller kurs – både nu och framåt.

Kontakta oss för ett samtal som utgår från dig.

Madelaine Edlund, 070-233 38 59, madelaine@wavelink.se

Jenica Rhodes, 076-145 00 99, jenica@wavelink.se