

SJÖMANNEN

4 2025

BEMANNING

Krigsplacering
– vad gäller
för sjöfolk?

► 10

POLITIK

Intervju med
infrastrukturminister
Andreas Carlson

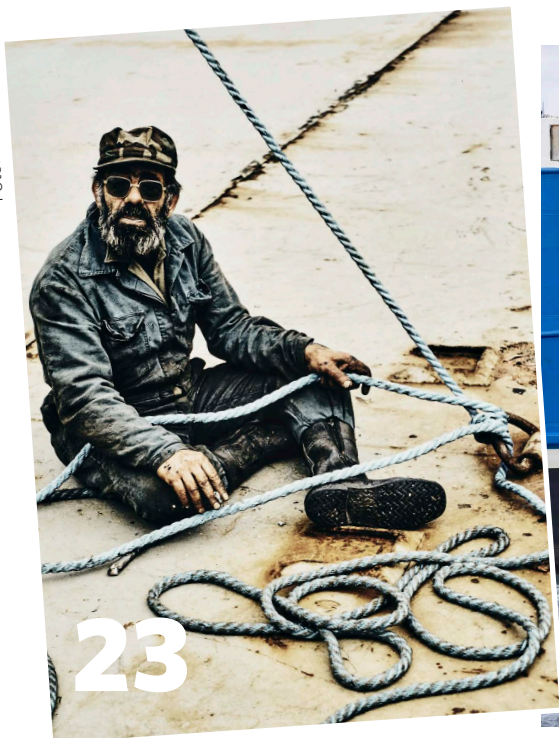
► 19

Övning inför krig

Den största totalförsvarsövningen sedan andra världskriget hölls i september på Donsö. I ett krisläge blir sjöfartens roll central. Men en sak saknas – bemanningen.

► 14-18





Fotobok visar sjöfolkets vardag

Juha Eronen jobbade som matros under 80- och 90-talet. Nu har han samlat foton från sin och kollegornas arbetsvardag i boken "Och sen kom matrosen".



Sjöfartsnäringen och försvaret i gemensam övning på Donsö

Den största totalförsvarsövningen inom sjöfarten sedan andra världskriget hölls i september på och runt Donsö i Göteborgs skärgård. Myndigheter, försvarsmakten och ett stort antal civila aktörer inom sjöfarten deltog. Syftet – att säkerställa att svensk sjötransportkapacitet fungerar i händelse av kris eller krig.



God stämning viktigt för säkerheten ombord

Att bygga goda relationer i besättningen är det absolut viktigaste om ett fartyg ska klara av att hantera en kris. Det framkom klart vid DSMs heldag kring säkerhet.



Förkämpe för sjöfolket har gått i pension

När Annica Barning kom till ITF kände hon att hon hamnat helt rätt. Att kämpa för bättre villkor för sjöfolk blev hennes mission. "Jag har haft en jävligt kul karriär", säger hon.



Sjöfartens egen vis-grupp KAL firar 40 år

Musikgruppen KAL har underhållit med sina sjömansvisor i 40 år. "Att spela för sjöfolket har alltid varit lite speciellt", säger gruppens frontfigur Bosse Andersson.



Krigsplacering för sjöfolk en klurig fråga

I skarpt läge, om Sverige befinner sig i krig och höjd beredskap råder, kan sjöfolk bli krigsplacerade. Men exakt hur det ska gå till är inte glasklart.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

Ylva Bowes, ylva@sjomannen.se, 031 42 95 21

ANNONSER: redaktion@sjomannen.se, 031 42 95 21

TRYCK: Billes Tryckeri, Mölndal, www.billes.se, 031 86 55 00

PRENUMERATION: Sjömannen distribueras till medlemmar i Seko sjöfolk samt till fackklubbar och fartyg. Att som icke medlem prenumerera på tidningen kostar 275 kr/helår i Sverige. Kontakta Petra Fornander, petra.fornander@seko.se, 031 42 95 36

BREV: Sjömannen, Seko sjöfolk, Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg

E-POST: redaktion@sjomannen.se

UTGIVNING: Sjömannen har sitt ursprung i Svenska Sjömansunionens tidning Sjömannen och Svenska Eldareunionens tidning Eldaren, som båda började ges ut 1914. Sjömannen ges ut av Seko sjöfolk och utkommer med fem nummer 2025. Redaktionen ansvarar inte för ej beställt material.

OMSLAGSBILD: Totalförsvarsövning på Donsö.

Foto Dick Gillberg

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Krigsseglarna förtjänar vår tacksamhet

Den första söndagen i september varje år uppmärksammar många av branschens aktörer Krigsseglardagen. Dagen då vi hyllar allt modigt sjöfolk och fiskare som seglade under andra världskriget med livet som insats, och som tack för sin heroiska insats under kriget behandlades väldigt illa när de väl återvände hem. Tyvärr kom långt ifrån alla hem. Runt 2 000 sjömän förlorade sina liv i andra världskriget.

Sverige hade redan i början av september 1939 förklarat sig neutrala och bara tre veckor senare inträffade den första svenskflaggade förlisningen. Inte nog med att de som var ute till sjöss under kriget led alla helvetes kval. Det fanns även de som hamnade "utanför spärrarna", det vill säga linjen mellan Lindesnes i södra Norge och Hanstholm på Jylland. Tyskarna kontrollerade en ränna vid norska kusten

med krigsfartyg och flygplan. Detta kallades för spärrarna och delade den svenska handelsflottan i två delar – en del innanför och en del utanför. 8 000 svenska sjömän befann sig under krigsåren utanför spärrarna. Statsminister Per Albin Hansson hyllade och uttryckte tack och beundran till sjöfolket, både innanför och utanför spärrarna. Alla fartyg hade en helt avgörande roll i andra världskriget, där de som var utanför spärrarna bidrog med insatser i de allierade flottorna emot Tyskland.

» Som tack för sin heroiska insats behandlades många väldigt illa när de kom hem

Allt eftersom kriget fortsatte befann sig flera tusen sjömän utanför spärrarna. Och många av de som sedermera kom hem behandlades som skit. En mörk del i vår historia. När de väl kunde komma hem – många efter flera år hemifrån och med fysiska och psykiska problem efter ett liv i krig till sjöss med saknaden av familj och vänner, hot om att skadas, minsprängningar och att ha levt under den stress allt detta orsakat – så var det inget trevligt välkomnande alls. Tvärtom, poliser stod och väntade och förde dem till militärtjänst eftersom de inte hade inställt sig vid kallelse, och kronofogden stod där och krävde dem på obetalda skatter. De skönstaxerades och deras krigsriskkonton tömdes av myndigheterna. Denna förfärliga behandling fick sjöfolket som tack för sina ovärderliga insatser under kriget.

Det var först efter många goda insatser av både fackföreningar, sjömanskyrkor, redare, kulturarbetare, HKF och många andra inom sjöfartsklustret som ett stort och viktigt arbete gjordes 1997 med ett upprop att söka upp alla då levande krigsseglare. Även vår tidigare sjöfolksordförande Anders Lindström, då i rollen som generaldirektör för Sjöfartsverket, medverkade till detta. Man lyckades hitta 2 780 sjömän, varav 900 kom till krigsseglardagen den 6 september 1997.

Den 7 september i år hyllade vi krigsseglarna. Det gör vi varje år första söndagen i september, och till alla dessa sjömän som kämpade i kriget vill jag bara säga – tack för en mycket god vakt.

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

FÖLJ OSS PÅ [FACEBOOK.COM/SEKOSJOFOLK](https://facebook.com/sekosjofolk)





Stena Bulk flaggar in fler fartyg

Den 31 juli skedde inflaggningen av det första i raden av Suezmax-fartyg som Stena Bulk aviserat. Stena Sunrise fick sin svenska flagga vid en ceremoni i Singapore.

– Vi är stolta att Stena Sunrise nu har svensk flagg, sa Stena Bulks vd Erik Hånell. Det här har gjorts möjligt genom samarbete med svenska myndigheter och sjöfartsfackförbund. Vi ser fram emot fortsatt samarbete.

Ytterligare fyra fartyg ska flaggas in det närmaste året, näst på tur är Stena Suède vars inflaggning är planerad till september. Därefter följer Stena Sunshine, Stena Surprise och Stena Supreme.



Sjömanskyrkan i Göteborg flyttar till Rosenhill

Sjömanskyrkan i Göteborg lämnar lokalerna på Stigberget och flyttar in på sjömanscentret Rosenhill. I år firas även 150-årsjubileum.

– Rosenhill är Sveriges största sjömansklubb, det känns naturligt att vi får komma dit, säger Cecilia Petersson, samordnare på Sjömanskyrkan i Göteborg. Det aktiva sjöfolket kommer ju numera till Rosenhill, inte till Stigberget. När huset byggdes låg Amerikakajen nedanför backen, då var det ett fantastiskt läge, men så är det inte längre.

Flytten till Rosenhill drar igång i september och sker löpande under hösten. Sjömanskyrkan får flytta in i Rosenhills bibliotek, där lokalen delas mellan de båda verksamheterna.

Sjöman blev blind – olycka utreds inte

I en arbetsplatsolycka den 2 juli på fraktfartyget Supernova B drabbades en sjöman av hjärnskada och förlorade stora delar av synen. Uppgifterna om vad som hänt går isär – och polisanmälan gjordes först sju veckor efter olyckan inträffat.

Olyckan inträffade när fartyget låg för ankar i Lommabukten. Polispatrullen som var på plats på Lunds sjukhus 2 juli pratade då med jourutredningsbefäl och åklagare, och gjorde bedömningen att det var ett sjukvårdsärendet och inte en arbetsplatsolycka.

– Det betyder att det är ett olycksfall, inget polisiärt och inget att utreda, säger Jimmy Molin, presstalesperson polisregion Syd.

Inte heller Supernova B:s befälhavares rapport om sjöolycka/tillbud till sjöss som skickades in till Transportstyrelsen ledde vidare. Där framgår att den ryske sjömannen hittades medvetlös bredvid en öppnad inspektionslucka efter att inte ha svarat på radioanrop. Sjömannen har på grund av syrebrist fått en hjärnskada, eventuellt permanent, han har låg synfunktion och är nästan blind på ena ögat.

I olycksrapportens ”beskrivning av händelsen” uppges att matrosen fick i uppdrag av ett befäl att kontrollera nivån i ballasttankar och sedan lossa skalkning-

arna till lastluckorna inför en inspektion av lastrummet. Men i ”ytterligare uppgifter eller information som anses relevant” uppges i stället att sjömannen ”sannolikt gick in i lastrummet utan tillstånd, på eget bevåg och i strid med reglerna för tillträde till slutna utrymmen. Han hade inte fått någon officiell order om att gå in i lastrummet.” Han ska heller inte ha meddelat vakthavande befäl.

I Transportstyrelsens mailkommunikation med fartygets befälhavare ställdes uppföljande frågor om lasten (metallskrot, som kan ha oxiderat och orsakat sänkt syrenivå i lastrummet) men inte om varför en sjöman på eget bevåg skulle gå ner i ett slutet utrymme om han inte blivit beordrad att göra det.

– Det är en bra observation. Det är något vi får ta med oss, att vara mer nyfikna. Att ställa mer frågor, säger Patrik Jönsson.

Att Transportstyrelsen gör en polisanmälan i samband med en rapport om sjöolycka är väldigt ovanligt, enligt honom. En anledning är att myndigheten hanterar cirka 600 olika rapporter varje år.

När Panama-flaggade Supernova B anlöpte Malmö hamn 15 augusti gjorde Transportstyrelsen en hamnstatsinspektion. Vid en extra inspektion 20 augusti polisanmälades arbetsplatsolyckan. Då be-

Nytt skärgårdsavtal på gång

Skärgårdsavtalet löper ut den 30 september. Nu pågår förhandlingar mellan Seko och Almega.

Den 30 september löper skärgårdsavtalet ut. I slutet av augusti växlade parterna – Seko och Almega Tjänsteföretagen – avtalskrav.

Seko kräver samma löneökningar som för övriga arbetsmarknaden vilka utgår från LO-samordningen.

– Vi har inlett förhandlingarna och diskuterade idag om märket och hur det ska räknas, berättar Joakim Hellmouth, ombudsman på Seko och ansvarig för avtalet Skärgårdstrafik.

Seko har även ett antal specifika avtalsyrkanden som gäller för just skärgårds-

avtalet. Det handlar om att få mer ordning på en del lönetillägg, bland annat.

– Vi har haft ytterst invecklade diskussioner om vederlag och dess betydelse, säger Joakim Hellmouth.

– Almega vill inte ha kvar vederlagsberäkning i kollektivavtalet alls, fortsätter han.

Vid denna tidning pressläggning pågick fortfarande förhandlingar. Avtalet löper ut den 30 september. ●





Foto: John Millar/MarineTraffic

Det gäller vid arbetsmiljöbrott till sjöss

På svenskt vatten gäller svensk lag. Samtidigt är det i första hand fartygets flaggstat som har ansvaret att utreda.

Enligt svensk lag ska det anmälas som ett arbetsmiljöbrott om en anställd skadas eller dör på grund av slarv eller oaktsamhet. Det är inte händelsen i sig som kan vara ett brott, utan straffbarheten ligger i att arbetsgivaren inte har gjort tillräckligt för att förebygga arbetsskadan. På svenskt territorium, inklusive vatten, gäller svensk lag. Men det är i första hand flaggstaten som har ansvaret att utreda, enligt Johan Schelin, professor i sjö- och transporträtt, eftersom det har koppling till arbetsförhållandena ombord, vilka regleras av flaggstatens lag. Polisen skulle kunna utreda om det i samband med olyckan har begåtts ett allvarligt brott, eller om det finns speciella skäl.

Men – vem avgör i så fall om det har begåtts ett allvarligt brott eller om det finns speciella skäl om ingen polisanmälan görs?

– Det fordras normalt att en anmälan görs för att det ska komma till flaggstatens myndigheters kännedom. Innan dess går det inte att avgöra om ett brott har begåtts, säger Johan Schelin.

Supernova B.

lades fartyget även med nyttjandeförbud.

– Så fort fartyget kom till kaj kom våra inspektörer ombord. Jag tycker nog att rapporten har följts upp så som vi har resurser till, säger Patrik Jönsson.

Men polisanmälan från Transportstyrelsens inspektörer ledde inte till att förundersökning inleddes.

– När vi får kännedom om det här så har personen som är potentiell gärningsman lämnat landet. Och förutsättningarna för att lagföra utomlands saknas. Så därför har vi inte inlett någon förundersökning, sa Jimmy Modin, presstalesperson polisregion Syd, till Sjömannen 22 augusti.

Men det stämde inte. Fartyget lämnade hamnen 25 augusti efter att nyttjandeförbudet hävdes. Med samma besättning som det anlände med, minus den skadade

och repatrierade sjömannen.

Några dagar senare sms:ar polisens förundersökningsledare att han efter Sjömannens samtal har letat upp ärendet för ny bedömning. Men ärendet blir snart stängt.

– Vi tittade på det igen och stämde av med åklagare. De tycker inte att det finns några svenska intressen att utreda händelsen, säger Stefan Mårtensson, förundersökningsledare inom arbetsmiljöbrott på polisregion Syd.

Han förtydligar:

– Svenska intressen betyder att det ska vara ett svensklagat fartyg, svensk personal eller svenska medborgare. Det är mycket sällan som utländska myndigheter vill ge uppgifter angående medborgare och vad som inträffat.

Bella Stenberg

Bella Stenberg

Sjöbefälsstudenter tvingas jobba gratis

Många sjöbefälsstudenter utför oavlönat arbete ombord under sin praktiktid. Arbete som egentligen ska utföras av en matros. Det visar Sjöbefälsföreningens nya rapport.

Sjöbefälsföreningen skickade i mars i år ut en enkät till sjöbefälsstudenter vid en rad utbildningsinstitutioner i landet för att ta reda på hur det står till med jobb utöver praktik under praktiktiden.

Svaren de fick var tydliga. 68 procent svarade att de arbetat ombord, utöver sin studietid, utan lön. Nästan hälften av studenterna uppgav att de fått ersätta en annan befattning ombord. Av dessa har endast en tredjedel fått lön för arbetet de utfört.

– Två tredjedelar av studenterna får en total studie- och arbetstid på i många fall upp till 80 timmar i veckan utan att få en krona betalt. Detta är såklart oacceptabelt och strider mot kollektivavtalet, säger Lennart Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen.

Studenter som läser till sjöbefäl eller sjöingenjör ska genomföra 360 respektive 300 dagars praktik ombord för att uppfylla kraven på behörighet. Studenternas arbetstid ombord regleras i ett kollektivavtal mellan Seko och Sarf. Avtalet säger att arbetstiden ombord får uppgå till 20 timmar per vecka, utöver studietiden om 40 timmar per vecka.

Fram till 2017 var det obligatoriskt för rederierna att anställa studenter för

de extra timmarna. Men 2017 ändrades formuleringen i avtalet från ”skall anställa” till ”kan anställa”, vilket innebar att anställningskravet togs bort. Enligt rapporten visar enkätsvaren en tyst förväntan att studenterna ska arbeta lika mycket som övrig besättning, men utan att det kompenseras.

– Rapporten visar att det är för slimmade besättningar eftersom man måste utnyttja studenter, säger Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk. Det är helt oacceptabelt att tvinga någon att arbeta gratis. När en student tvingas att arbeta gratis inom manskapsavdelningarna är det dessutom jobb som går förlorat för våra medlemmar.

Ylva Bowes

Brister vanligt vid förtöjning enligt RSI

Inspektioner utförda av RSI, Responsible Shipping Initiative, visar på en positiv trend främst för större fartyg, men en hel del brister upptäcks löpande gällande förtöjning och färdplan.

RSI är en icke vinstdrivande förening med syfte att främja en ansvarsfull sjöfart på Östersjön och Nordsjön. Föreningen består av Södra, EFO, Lantmännen, Stockholm Exergi och SSAB.

Under 2024 genomfördes totalt 28 inspektioner. Förtöjning är ett problemområde, där mindre fartyg ofta har förtöjningslinor som är starkare än förtöjningsutrustningen ombord, vilket kan öka risken för skador på fartyget i stället för att förtöjningslinan går sönder.

Andra utmärkande brister handlar om färdplaner och ruttplanering.

Sedan kriget i Ukraina har man också sett ökade störningar i GPS-systemen, så kallad spoofing. Det har därför blivit viktigare att kunna verifiera fartygets position genom att använda avstånd och fasta objekt längs ruten, bland annat med hjälp av parallellindex.

Framöver kommer RSI att rikta in sina inspektioner på navigation, hållbarhet och socialt ansvar.



Peter Hellberg ny vd för sjöbefälen

Sjöbefälsföreningen har anställt en ny vd. Det blir Peter Hellberg, i dagsläget ordförande för Saco-S på Sjöfartsverket, som tillträder den 1 oktober.

– Det känns som en ära att få det här uppdraget, säger han.

Peter Hellberg har lång erfarenhet från sjöfartsbranschen. Han började som jungman vid 16 års ålder och har under årens lopp studerat till befäl och bland annat arbetat som befälhavare på TT-Line innan han kom till Sjöfartsverket som lots.



Ali Aykin när fartyget gått på grund i Öresund i slutet av maj.

Långdragna nyttjandeförbud i Malmö hamn

Tre fraktfartyg har belagts med nyttjandeförbud i Malmö hamn bara i sommar. Fartygen har dessutom hållits kvar ovanligt länge på grund av den stora mängd åtgärder som krävts.

– Det är högst olyckligt, säger Christian Löfstedt, fartygsinspektör på Transportstyrelsen.

Det hela började med bulkfartyget Ali Aykin som gick på grund 25 maj utanför Klagshamn. Fartyget bärgades och kunde gå för egen maskin till Malmö hamn den 5 juni. Samma dag gjorde Transportstyrelsen en hamnstatsinspektion som ledde till nyttjandeförbud, alltså förbud mot att lämna hamnen.

Tre dagar senare ankom bulkfartyget Sigma Pioneer Malmö hamn, men 10 juni fick även det nyttjandeförbud.

När Supernova B anlände till Lomma-bukten 27 juni fanns det ingen plats kvar i hamnen. Fartyget tvingades ligga för ankar i väntan på att komma in till kaj, vilket drog ut på tiden ända till 15 augusti då Sigma Pioneer kunde sätta kurs mot Gibraltar.

Då hade Sigma Pioneer legat 67 dagar vid kaj. På det Marshall Island-flaggade fartyget fanns bland annat allvarliga brister i arbets- och boendemiljön, problem med lönerna och brister i hanteringen av barlastvatten.

Dagen efter att Supernova B lade till vid kaj gjorde Transportstyrelsen en inspektion på det Panama-flaggade fartyget, där drygt ett dussin brister uppmärksammades, till exempel vad gällde livräddningsutrustning, brandskydd, elektricitet, boendemiljö och anställningsförhållanden. Vid en extra inspektion 20 augusti, initierad av gränspolis som begärde assistans, uppdagades den allvarliga arbetsplatsolyckan då en besättningsman förlorade stora delar av synen, en händelse som polisanmälts (se artikel sidan 4).

På Ali Aykin handlade bristerna bland annat om livräddningsutrustning, skrov och navigation, där en del beror på grundstötningen, men inte allt.

Nyttjandeförbud gäller tills fartygets ägare har åtgärdat bristerna och Transportstyrelsen kan häva förbudet.

Under uppehållet i Malmö bytte Ali Aykin, som har turkiska ägare, flaggstat från Saint Vincent och Grenadierna till Komorerna. Fartyget lämnade Malmö hamn i slutet av augusti.

Enligt tidningen Sydsvenskan har mellan två och tre fartyg per år belagts med nyttjandeförbud i Malmö hamn sedan 2022. Men inga har blivit kvar så länge som Sigma Pioneer och Ali Aykin.

Bella Stenberg



I den här spalten svarar
Seko sjöfolks ombudsmän
Peter Skoglund, Oskar
Lindskog, Camilla Widman,
Pelle Andersson och Mikael
Lindmark på fackliga frågor.

Mejla din fråga till
redaktion@sjomannen.se

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Hur fungerar tjänsteårstillägget?

Hej! Jag har funderingar kring intjänande av tjänsteårstillägg. Har arbetat ombord på en Tysklandsfärja varje sommarsäsong i snart tre år utan att få tillgodoräkna mig de tre åren, vad är det som gäller?

Alexandra

Hej Alexandra! Kan till viss del hålla med dig om att det inte är helt lätt att hålla koll på sina tjänsteårstillägg, skall här nedan försöka besvara din fråga.

Man börjar alltid sin första anställning i begynnelselön oavsett lönegrupp. Efter 12 månaders anställningstid, 365 dagar i begynnelselön, flyttas man vidare till tjänsteårstillägg 1 och så vidare, upp till tjänsteårstillägg 7. Arbetstagare som under anställningen kvalificerat sig för högre lön inom en och samma lönegrupp erhåller den högre lönen från och med månaden efter den under vilken kvalifikationstiden uppnåtts.

Till exempel, anställs man den 1 maj så erhåller man den högre lönen den 1 juni året efter om man varit anställd i 12 månader. Man får också tillgodoräkna

sig anställningstid enligt nedan vilket kan innebära högre tjänsteårstillägg. **Ett tips är att spara alla anställningsavtal.**

Så här står det i Färjeavtalets § 6 och Storsjöavtalets § 5:

”Vid beräkning av tjänsteårstillägg skall följande gälla: Tid som får tillgodoräknas för erhållande av tjänsteårstillägg skall kunna styrkas. Med ”anställningstid till sjöss” avses den totala anställningstiden enligt anställningsavtal på svenskt eller utländskt fartyg.

Arbetstagare får tillgodoräkna all anställningstid till sjöss. Härutöver får arbetstagare som arbetat inom motsvarande yrkesområde i land, tillgodoräkna tiden för sådan anställning för erhållande av tjänsteårstillägg. Genomgången yrkesutbildning, varmed avses relevanta program i gymnasieskolan, specialkurser för sjömansyrket och adekvat utbildning i land för däck-, maskin- och intendenturpersonal, räknas likvärdig med anställning till sjöss för erhållande av tjänsteårstillägg. Lagstadgad tjänstledighet kvalificerar också för tjänsteårstillägg.”

Om du har jobbat i ett 1:1-system i två månader, det vill säga jobbat en vecka, varit ledig en, så ger detta dig två månaders tillgodoräkning av anställningstid för ditt tjänsteårstillägg.

Om du har jobbat enligt ovan under tre sommarsäsonger ombord, kan du tillgodoräkna dig sex månaders anställningstid. Men har du däremellan jobbat i land med motsvarande arbetsuppgifter som ombord, får du också tillgodoräkna dig den tiden. Det är viktigt att du har underlag som bevisar att du jobbat, till exempel anställningsavtal från ett företag i land. Detta lämnar du till din arbetsgivare ombord när du påbörjar din anställning där.

Här är det bra att hålla koll på sina anställningsdagar enligt anställningsavtal så man blir uppflyttad varje gång man fullgjort 365 anställningsdagar. Det åligger dig som anställd att kunna bevisa din anställningstid på olika arbetsplatser. Du kan inte förlita dig på att arbetsgivaren håller koll eller att uppgifterna finns i någon databas.

Peter Skoglund

Annons

A-kassan

Nya regler: Viktigt vid utlandsarbete

Jobbar du, eller ska du jobba utomlands? Från den 1 oktober måste du vara arbetslöshetsförsäkrad i det land där du jobbar för att kunna tillgodoräkna dig medlemskapstiden när du kommer tillbaka.

Från den 1 oktober påverkar medlemskapstiden i a-kassan hur lång din ersättningsperiod blir om du söker ersättning från den svenska a-kassan. Det blir därför extra viktigt att vara arbetslöshetsförsäkrad i rätt land.

Om du är sjöman och jobbar ombord på ett havsgående fartyg ska du gå med i a-kassan i det land där fartyget är flaggat, om det är i ett EU- eller EES-land. I vissa länder

börjar du automatiskt tillhöra landets arbetslöshetsförsäkring när du börjar jobba där och i andra länder måste du själv ansöka om att få tillhöra försäkringen. Ta därför reda på vilka regler som gäller för dig innan du påbörjar din utlandsanställning.

För att det inte ska bli avbrott i din medlemskapstid är det också viktigt att du blir medlem i en svensk a-kassa så fort du kommer tillbaka till Sverige.



Flera fartyg bjöd in deltagare till ombordbesök i Donsö djuphamn.

Säkerhet och bemanning i

Deltagarrekord, massiv totalförsvarsövning och ministern på plats. Årets upplaga av Donsö Shipping Meet hade en extra dimension av allvar orsakat av omvärldsläget och den nyvunna insikten hos politiken om sjöfartens centrala roll i händelse av kris eller krig.

Över 3 000 deltagare strömmade till den lilla ön Donsö i Göteborgs skärgård de första dagarna i september. Donsö Shipping Meet har blivit en institution, en händelse som ingen i sjöfartsbranschen vill missa. Det nätverkas, diskuteras, hålls föredrag och seminarier, företag och organisationer ställer ut sina produkter och informerar om sina tjänster.

I år, liksom förra gången det begav sig 2023, var infrastrukturminister Andreas Carlson en av dem som invigningstalade.

– Vi i regeringen är väl medvetna om behovet av att stärka den svenska sjöfartsnäringen, sa han, och fortsatte med

att berömma branschen för dess engagemang och samarbete.

Han sa sig ha förståelse för behovet att justera det svenska regelverket så att det mer liknar våra grannländers, för att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfart.

– Jag är stolt över de framsteg vi gjort hittills, och mer kommer, lovade han innan han tillsammans med Sally Johnsson, hållbarhetschef på Donsötank, ringde i skeppsklockan för att symboliskt inviga mässan.

Dag ett av DSM präglades starkt av den totalförsvarsövning som pågick i realtid ute till sjöss samt i en ”sambandscentral” på ön där den civila sjöfartsnäringen, rederier, organisationer, myndigheter och militär samövade olika scenarier i händelse av att Sverige befin-

ner sig i krig (se artikel på sidan 14).

Under mötesdagarna hölls också ett stort antal seminarier på olika teman;

Vid HR-mötet diskuterades bland annat vad man kan göra för att behålla sjöfolk i yrket. Henriette Wallén Warner, forskare vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, presenterade en studie som ska ge en nulägesbild av kompetensbehovet inom svensk sjöfart, och också identifiera vilka faktorer som skulle kunna underlätta – eller försvåra – ett långsiktigt arbetsliv till sjöss.

Man har tittat på tidigare forskning som visar vilka de rådande trenderna inom sjöfarten är; som till exempel att man måste förhålla sig till utökad automatisering av arbetsmoment, att fler män och

DSM präglades av det säkerhetspolitiska läget i världen och den stora totalförsvarsövningen



Infrastrukturminister Andreas Carlson och Sally Johnsson, Donsötank, invigde mötet.



Seko sjöfolks representanter på plats för att informera om facket.

fokus vid årets DSM

kvinnor förväntar sig att kunna ta hyfsat lång föräldraledighet med mera. En fråga som lyftes både här och under flera andra programpunkter under DSM var problemet med att behörigheter försvinner om du jobbar i land ett antal år, och den betydande kostnad för individen det innebär att få tillbaka dessa.

En enkät har gjorts bland sjöfartsstudenter vid två universitet samt sex gymnasieskolor i Sverige där man ställt frågor kring vad studenterna förväntar sig av ett yrkesliv till sjöss, både i positiva och negativa termer. En mängd frågor ställdes och viktades mot varandra.

– En insikt vi fick var att ungefär hälften av de svarande uppgav att de kunde tänka sig att stanna hela sitt arbetsliv till sjöss, sa hon.

På samma fråga svarade ungefär femton procent att de kunde tänka sig att stanna till sjöss fram till de bildade familj.

Många ”mjuka” värden var viktiga i studenternas förväntningar, som att vara

stolt över sitt yrke, personlig utveckling, ha intressanta arbetsuppgifter och möjlighet att byta jobb inom branschen. Även att ha kontakt med nära och kära under tiden man jobbar ombord rankades högt.

Nästa fas i studien är att intervjua sjöfolk som arbetar till sjöss nu, de som tidigare arbetat till sjöss, samt de som återvänt till ett yrkesliv till sjöss efter en period i land.

Det övergripande målet med studien är högt ställt – att säkra kompetensförsörjningen inom den svenska sjöfartsbranschen.

Andra teman under DSM var till exempel det kommersiella mötet där samtalet kretsade kring utmaningarna med att vara konkurrenskraftiga på en global marknad och samtidigt möta de krav på klimatanpassning och hållbarhet som kommer från både nationell nivå och EU-nivå, och från de framtida generationer som man hoppas kunna locka till branschen.

För första gången var ett tema forskning och innovation, och även där låg ett stort fokus på hållbarhet och grön energi, såväl till havs som i hamnarna. Även fiskerinäringen hade sitt eget tema, där man gav en lägesbild av det svenska fisket.

För Seko sjöfolk är det viktigt att ha representanter på plats.

– DSM är där hela sjöfartsbranschen samlas. Seko sjöfolk är en stor del av den svenska sjöfartsbranschen, därför är det viktigt att vi är där. Under DSM genomför vi en mängd informella samtal med olika parter inom branschen som i det långa loppet våra medlemmar kommer att dra nytta av, säger Mikael Lindmark, kassör i Seko sjöfolk.

Vad tar du med dig från årets mässa/möte?

– En påtaglig positivism kring den svenska sjöfarten, men också ett allvar kring det geopolitiska läget.

TEXT Ylva Bowes **FOTO** Dick Gillberg



Krigsplacering – vad gäller för sjöfolk?

I ett riktigt allvarligt läge, eller krig, är sjöfarten helt central. Försvarsmakten har hittills tecknat avtal med 36 rederier, men hur den svenska sjöpersonalen ska räcka till och krigsplaceringar fungera och prioriteras, är inte löst. Dessutom måste frågan om vilka villkor som ska gälla dessförinnan, i krislägen där totalförsvarsplikten inte aktiverats, upp på bordet.

Tillgången till svenskflaggade fartyg är avgörande för både Försvarsmakten och vår försörjning av förnödenheter. Om risken för krig är så hög att regeringen fattar beslut om höjd beredskap träder förfogandelagarna in och ger staten rätt att rekvirera hela den svenska handelsflottan. Men i första hand – samt i allvarliga lägen där det ännu inte råder höjd beredskap – vill Försvarsmakten använda sig av de ramavtal de tecknat med rederierna. För inrikessjöfart omfattar det 18 leverantörer, för kust- och närsjöfart ytterligare 18. Avtalet för kust- och närsjöfart är dessutom gemensamt med den finska försvarsmakten.

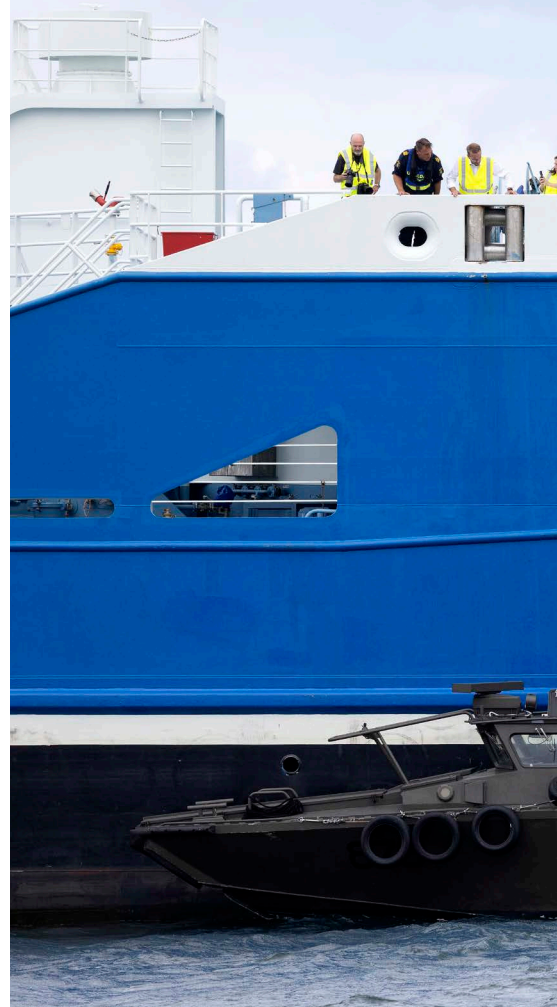
– Det handlar bland annat om Stena Line, Destination Gotland och Wallenius Sol samt skärgårdstrafiken. När det gäller specialsjöfart, exempelvis för bärgning och kabelutläggning, är planen att teckna ett särskild avtal, säger Stefan Nohrénius, avdelningsdirektör vid Försvarsstaben på Försvarsmaktens högkvarter i Stockholm.

Men det totala behovet av sjötransporter kommer vara betydligt större än så. Hur stort är ännu oklart, liksom flera andra avgörande frågor. Hur bristen på svensk sjöpersonal ska lösas är en av de svåraste. Idag är dessutom runt 20 procent av de anställda på svenska fartyg filippinier på TAP-avtal. På tankfartygen, som är extra

viktiga för Försvarsmakten och kräver specialistutbildning, är andelen betydligt högre än så. Och totalförsvarsplikten omfattar bara svenska medborgare och personer som är bosatta i Sverige. Denna plikt innebär att du som medborgare är tvungen att gå till jobbet om Sverige går upp i höjd beredskap och allmän tjänsteplikt aktiveras. Att inte infinna sig är straffbart.

I skarpt läge finns det, som det ser ut idag, två möjliga sätt för sjöpersonal att bli krigsplacerade. Det här, att bli placerad genom sin anställning, är det ena. Det andra är genom värnplikten, men då inom Försvarsmakten. Och mellan dessa två kommer krockar uppstå, konstaterar Stefan Nohrénius, krockar som tvingar fram tuffa prioriteringar. Var behövs maskinisten Anton eller matrosen Linnea som mest? Han ger ett exempel på hur den formella gången är tänkt.

– Vi meddelar Plikt- och prövningsver-



Vid totalförsvarsövningen på Donsö som hölls i början av maj ser på uppifrån däck.

ket att ett Stena Line-fartyg är viktigt ur ett totalförsvarsperspektiv. Rederiet ska då inkomma med personuppgifter till Plikt- och prövningsverket, som gör en disponibilitetskontroll. Skulle det då visa sig att styrman X redan är krigsplacerad i Försvarsmakten förs en diskussion mellan parterna om var X gör mest nytta.

Att krigsplacera de anställda är – så här under fredstid – en typ av planeringsåtgärd. Rederierna måste säkerställa att de

FAKTA: KRIGSPACERING OCH TOTALFÖRSVARSPLIKT

Lagen om totalförsvarsplikt gäller alla medborgare och personer bosatta i Sverige mellan 16 och 70 år och innebär att man kan bli krigsplacerad. Skyldigheten att utföra sin plikt gäller först om regeringen beslutar om höjd beredskap och allmän tjänsteplikt.

Krigsplacering med anställningsavtalet som grund

• Arbetsgivare kan krigsplacera de anställda som en planeringsåtgärd för att säkra upp att de, i händelse av höjd beredskap, har en fungerande bemanning. När bemanningsplaneringen är på plats meddelar arbetsgivarna de berörda skriftligen om

deras placeringar och var de ska inställa sig. Men det är alltså först vid höjd beredskap som tjänsteplikt kan bli aktuellt. Innan dess har man rätt att säga upp sig eller byta jobb precis som vanligt.

Krigsplacering genom värnplikt

• För tjänstgöring inom Försvarsmakten.

Krigsplacering genom civilplikt

• Handlar i första hand om att kunna krigsplacera individer med viktiga roller och kompetens inom totalförsvarsviktig verksamhet. I dagsläget omfattas inte sjömän av civilplikt.

Sjöfolk i utlandet kan kallas hem

Hur ska det svenska manskapet räcka till? En åtgärd som diskuteras är införande av civilplikt, bland annat för att kunna kalla hem nyckelpersoner som jobbar på utländska fartyg eller har gått i land.

Om civilplikt blir aktuellt skulle det innebära ett tredje sätt för sjömän att krigsplaceras. Utvalda individer med särskilt efterfrågade kompetenser och behörigheter hade då kunnat bli pliktade, som en civil motsvarighet till värnpliktigas placeringar inom Försvarsmakten.

Civilplikt av sjömän kräver ett politiskt beslut. Flera aktörer menar att det kan komma att bli nödvändigt för att säkra bemanningen, bland annat Trafikverket som framförde detta i en statlig utredning från januari i år.

För att få en bild av det svenska sjömanskollektivet, var svenskarna jobbar och vilka behörigheter de har, har Transportstyrelsen gjort en kartläggning.

– Vi inkluderade enbart personal i det stora tonnaget, eftersom det är de som måste leva upp till internationella konventioner för behörigheter. Skärgårdstrafiken styr vi som land själva över, säger Bo Bergström, chef över sektionen för sjöfartspersonal på Transportstyrelsen.

Det visade sig att cirka 17 500 svenskar är aktiva sjömän. Runt 5 600 av dem jobbar på större fartyg (över 500 UR) i internationell trafik. 29 procent av dessa arbetar antingen på utländska fartyg eller har gått i land men ändå valt att hålla liv i sina behörigheter.

I de två sistnämnda grupperna finns en potential, intressant för Försvarsmakten och totalförsvaret i stort. Det menar Stefan Nohrénius, avdelningsdirektör vid Försvarsstaben.

– Om vi exempelvis kunde locka tillbaka sjömän som gått i land med certifikat som inte är äldre än fem år, vore det en jungfrulig dröm från vår sida. Och inför civilplikt bör vi även kunna kalla hem dem som jobbar på utländska fartyg.

Hanna Welin



Foto: Dick Gillberg

av september övades bland annat bordning av fartyget Mercurius. Infrastrukturminister Andreas

klarar bemanningen, utan att vare sig inkludera utländsk personal eller personer som är tingade på annat håll.

– Hur det här ska gå till är inte glasklart, säger Carl Carlsson från Svensk Sjöfart som även är ordförande för BT-POS Sjö.

– Vi jobbar intensivt, både rederierna och berörda myndigheter, för att bringa ordning, men som det ser ut idag klarar vi inte bemanningsuppgiften hela vägen. Någon form av lösning måste till.

Ett viktigt steg på vägen är den övning som genomförts på Donsö i början av september, den största totalförsvarovövningen i landet sedan andra världskriget.

Där ska scenarier under högsta beredskap provas.

– Här kommer också prioriteringar av krigsplaceringar att testas. Det är ett komplicerat pussel som ska läggas, säger Carl Carlsson.

Försvarsmaktens rederiavtal omfattar även uppdrag i skeden där det inte råder höjd beredskap och allmän tjänsteplikt.

– Det kommer krävas sjötransporter i mycket stora volymer långt innan man kommer till ett läge med höjd beredskap

och krig i Sverige. Det skulle kunna handla om allvarliga händelser utanför vårt territorium, exempelvis om Ryssland angriper ett baltiskt land, säger Stefan Nohrénius.

Vad som ska gälla vid tjänstgöring på fartyg under dessa premisser, där vissa uppdrag sannolikt skulle vara riskfyllda, återstår att reda ut. I det läget har man som anställd fortfarande rätt att byta jobb och säga upp sig precis som vanligt. Här kommer det krävas riskbedömningar och förhandlingar kring anställningsvillkor, samt löner med rejäla

risktillägg.

– Här är det helt avgörande att det finns ett tydligt och av parterna accepterat ramverk för dessa förhandlingar. För att sitta och förhandla i ett kritiskt läge om vad som är riskfyllt och inte kommer det inte finnas tid för, säger Mikael Lindmark, Seko sjöfolk.

Hanna Welin



» Som det ser ut idag klarar vi inte bemanningen

CARL CARLSSON, BT-POS SJÖ



Trygg stämning

– viktigast för säkerheten ombord

Relationer spelar en långt viktigare roll för säkerheten ombord än vad man tidigare trott. Ska man förbättra fartygets möjligheter att klara en kris gäller det att bygga goda relationer i besättningen. Det framkom på säkerhetsseminariet på Donsö Shipping Meet i september.

Säkerhetsövningar är alltid viktiga, men den största säkerhetsrisken ombord är vanliga missförstånd och sociala spänningar i besättningen. På Donsös säkerhetsseminarium lyfte talarna upp både forskning och erfarenhet, som visar hur mellanmänniska relationer är direkt kopplade till säkerheten.

– När man pratar om säkerhetsarbete till sjöss väger den psykosociala miljön tungt. Relationer betyder allt ombord, och då menar jag inte bara vänskap utan även ledarskapet, god kollegial stämning, bra relation mellan land- och ombordpersonal och till systerfartygen, säger en av talarna Hanna Mahaffey, som är ersättningskoordinator på AdMarie Ship Management.

Hon har intervjuat tre besättningar, både svenskar, filippinare och andra, om de viktigaste faktorerna för att höja säkerheten ombord.

– Det är intressant att de alla svarade samma sak, oavsett nationalitet och kultur: Kommunikation. Bra kommunikation bygger psykisk säkerhet ombord och behövs i krislägen.

Med dålig stämning eller slitningar i besättningen är risken större att hamna i en skadlig tystnadskultur, säger Hanna Mahaffey:

– Om folk inte känner sig sedda eller hörda så vågar de sällan sticka ut näsan och berätta om de till exempel sett någon säkerhetsrisk ombord. Det är inte bra.

Mahaffey menar att det ligger ett stort ansvar på personal i ledande befattningar att påverka ombordkulturen och ingjuta trygghet och öppenhet bland sina kollegor. Med adresslapp till alla arbetsledare tipsar hon om att löpande under dagen

”checka in” med kollegorna:

– Prata med folk och lyssna på dem, det skapar trygghet. Rom byggdes inte på en dag, men lägg gärna en liten bricka om dagen.

Vikten av att bygga harmoniska arbets- team togs även upp av psykologen och föreläsaren Anna Frost:

– Nu händer det! Folk har börjat tala om psykisk säkerhetskultur, det gjordes inte för några år sedan. Det här är så viktigt!

Anna Frost poängterar vikten av att alla i besättningen är med och bygger in trygghet, fin stämning och bra kommunikation i teamen ombord.

– Försök vara nyfiken när någon ventilerar något. Säg ”berätta gärna mer” eller ”vad hände?”. Man frågar helst inte ”vem gjorde vad?”, för det bygger skuld- kultur och det vill vi inte ha.

Jan-Eric Alcén och Mattias

Mickelsen från Stena Vinga bidrar med exempel på hur de under de senaste åren jobbat upp bra stämning och därmed bättre säkerhetskultur på sitt fartyg, och märkte snabbt positiva resultat. Receptet är att vara närvarande:

– Ta trekaffe, gemensam lunch.

Uppmuntra samarbete, gör så att alla känner sig delaktiga, säger Jan-Eric Alcén och berättar att de själva brukar bjuda in till gemensamt melodikryss varje lördagsförmiddag på Stena Vinga.

– Man ska också prata om ”psykisk säkerhetskultur”, så att hela besättningen blir medveten om vad det är och hur viktigt det är.

Kirsten Birgitte Strömsnes som är säkerhetsutvecklare på DNV (Det Norske Veritas), serverade en annan infallsvinkel på vikten av gott säkerhetsarbete: Rörligheten bland unga sjömän är stor. När mer än hälften av de unga byter arbetsgivare

minst en gång vart tredje år och 68 procent slutar efter kort tid på grund av högt arbetstryck och svår karriärstege, finns en förbättringspotential:

– Vi behöver lägga fokus på människan och inte bara på ny teknik. Vad händer när personalen blir överbelastad eller stressad och inte får stöd? Det här är en strategisk fråga, att få sjöfart attraktivt är en allt större utmaning. Med bättre säkerhet och bra organisation får man affärskontinuitet samtidigt som man ökar attraktionen för yrket.

När Monica Lundh från Chalmers och Mårten Ohlsén från AdMarie Ship Management kliver upp på scen för att prata om digitaliseringens inverkan på sjösäkerheten blir det stor igenkänning för Donsöpubliken. Ohlsén målar med humor upp situationen med krångliga login-förfaranden i alla olika mjukvaruprogram som måste vara igång samtidigt, och den stora frustrationen när något eller inget av programmen släpper in en, trots att lösenordet är rätt. Många nickningar och huvudskakningar i salen.

Men det som kanske bara är irritation på land blir ett allvarligt säkerhetsproblem till sjöss:

– Det är vanligt att olyckor inträffar samtidigt som något digitalt system går sönder, motorn eller något annat viktigt stannar. Efter en blackout kan man ibland inte logga in igen, någonstans. Då går det inte att få hjälp. Starlink är bra, men cyberattackerna har ökat, så allt för ofta när vi inte informationen som behövs, säger Mårten Ohlsén.

Ansvarsområdet för data-systemen ombord faller enligt Ohlsén ofta mellan stolarna, och när nittio procent av alla

fel ombord är kabelorienterade blir det problematiskt:

– Det behövs inte bara en elektriker utan även en ”elektroniker” ombord för att lösa problemen som uppstår. Ett tips till alla rederier, det skulle förbättra säkerheten väsentligt.

Malin Vive

» Relationer betyder allt ombord

HANNA MAHAFFEY, ADMARE

På Stena Vinga har man gemensamt melodikryss varje lördag



**Kirsten Birgitte
Strömsnes, DNV.**



**Hanna Mahaffey,
AdMare.**



**Monica Lundh,
Chalmers.**



**Anna Frost,
psykolog och
föreläsare.**

Foto: Dick Gillberg



**God stämning hos besättningen ombord på Fure
Valö som låg i Donsö djuphamn under DSM.**



Försvaret av Sverige

Sverige befinner sig i krig. Högsta beredskap råder sedan sju dagar tillbaka. Hos allierade länder i Östersjön pågår väpnad konflikt. Sjötransporter till och från Sverige måste säkras, både av militära skäl och för att säkerställa landets försörjning. Det var scenariot som övades på Donsö i september.

TEXT Ylva Bowes FOTO Dick Gillberg

Tankfartyget Fure Valö har legat upplagt en längre tid i Donsö djuphamn, på grund av det rådande säkerhetsläget. När fartyget ska driftsättas igen upptäcks sabotage. Plötsligt upptäcks två obehöriga personer ombord. Chieften lyckas stänga in en av de två i maskinrummet, den andra försvinner i väg och gömmer sig någonstans ombord. Larmer går, nationella insatsstyrkan tillkallas för att borda och säkra fartyget och omhänderta de obehöriga.

Så såg scenariot ut för besättningen på Fure Valö under totalförsvarsövningen på Donsö.

– Det är helt unikt att kunna delta i en sådan här realistisk övning, säger befälhavare Felix Eliasson. Vi övar kontinuerligt var tredje månad och har våra säkerhetsrutiner, men den här övningen tar vid där vi normalt slutar.

Här får vi öva nästa steg – vad händer när vi upptäcker obehöriga ombord? Och vad gör vi sen?

Inför övningen är det bara befälhavaren och överstyrman som känner till vad övningen ska innehålla. Övriga besättningen vet att en övning ska ske, men inte det exakta upplägget.

Glen Catolico är reparatör ombord.

– Larmer gick, vi fick höra att obehöriga kommit ombord, berättar han. Vi följde våra rutiner och tog oss upp till bryggan för att samlas där.

Alla i besättningen har kommit upp till bryggan – utom en som befinner sig ute på däck. Var är inkräktaren? Är han beväpnad? Är besättningsmedlemmen i fara?





» Hela syftet med övningen är att i ett krisläge säkerställa svensk sjötransportkapacitet.



Det visar sig att allt ingick i övningsplanen, även att en besättningsmedlem saknades.

– Vi hade en ”spelplan” klar för oss där vissa situationer ingick, berättar Felix Eliasson. Det är bra att det får hända oväntade saker, så att övningen blir så realistisk som möjligt för besättningen.

Lars Höglund, mångårig före detta vd och numera styrelseordförande för Furetank, befinner sig på bryggan ombord på Fure Valö. Om några timmar drar den stora totalförsvarsövningen igång, en övning som han i högsta grad varit delaktig i att få till Donsö.

En av grundförutsättningarna i övningen är att det råder totalförsvarsplikt för alla svenska medborgare, och att utländsk sjöpersonal har rätt att frånträda befattning ombord. Om armén skulle behöva rekvirera ett fartyg är det ett krav att besättningen ska bestå av svenskt sjöfolk. Bemanning är alltså en nyckelfråga. Och en fråga Lars Höglund gärna diskuterar.

– Det här har ju pågått sedan mitten av 90-talet, diskussionerna kring svensk flagg och svensk bemanning, säger han. Jag hoppas att den här övningen blir en ögonöppnare för politikerna, att de ser att det saknas sjöfolk i händelse av kris eller krig. För oss i Furetank har det varit tydligt länge, även under normala förhållanden, att det är svårt att hitta svenska besättningsmän. Blir det krig måste vi ha svensk besättning, och vi måste ha en besättning som kan den här typen av fartyg.

– Vi skulle önska att politikerna förstod det här, att det fanns möjlighet att få motsvarande a-kassa medan man läser in sin behörighet igen, till exempel. För svenska sjömän behövs, varenda en!

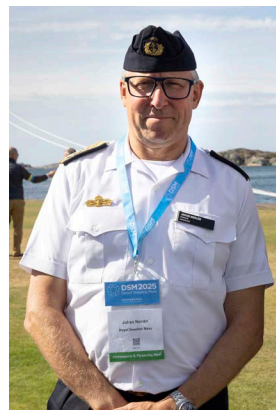
En bit från Donsö djuphamn, i missionskyrkan som är belägen mitt på ön, invigs totalförsvarsövningen med en rad namnkunniga talare på plats. Marinchefen,

konteramiral Johan Norlén. Försvarsmaktens logistikchef, brigadgeneral Claes Isoz. Trafikverkets säkerhetsdirektör Mattias Dejke. Samt ett antal representanter för de stora svenska rederierna. Nu ska det dra igång, det som planerats i nästan två år. En övning som i antal deltagare räknat är den största totalförsvarsövningen inom sjöfarten som hållits i Sverige sedan andra världskriget.

54 näringslivsaktörer och 17 myndigheter deltar. Ansvarar för det hela gör BT POS Sjö, vilket står för Beredskapssektor Transporter Privat Offentlig Samverkan (BT POS) med ansvarsområde sjöfart. Där ingår ett antal myndigheter och branschorganisationer; Trafikverket, Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna med flera. Andra aktörer som deltar under övningen innefattar även rederier, lastägare, varv, försäkringsbolag, hamnar och mäklare med flera.

Hela syftet med övningen är att i ett krisläge

säkerställa svensk sjötransportkapacitet. Ett antal scenarier har målats upp där kritiska moment övas. Det är inte meningen att allt ska flyta perfekt; tvärtom är övningen ett tillfälle att upptäcka vad som saknas, vilka rutiner som inte finns, vad man behöver samordna på ett annorlunda sätt – allt för att rutiner ska vara på plats när/om det väl blir skarpt läge.



Marinchef Johan Norlén.

– Det vi gör här idag, och det arbete som pågår, det gör vi för att säkerställa att vi har flödena när vi behöver dem, säger marinchefen Johan Norlén. Det är först nu vi börjat prata om flöden på ett sätt vi inte gjort på 30 år. Det vi gör nu i Sverige är att vi förbereder oss för att det värsta kan hända. Vi ställer marin och försvar på krigsfot.

Den säkerhetspolitiska situationen i närområdet, med kriget i Ukraina och Rysslands aggression, har snabbt förändrat spelplanen. Sveriges Nato-inträde har också ändrat det svenska försvarets arbete, menar han.

– Marinen har numera en helt ny uppgift – vi ska säkerställa flödena i hela Östersjöområdet, säger Johan Norlén. Det är en enorm ambitionsökning för de marina stridskrafterna.

Och för att säkra flödena av såväl varor som krigsmateriel behövs den civila sjöfarten. Samarbete är nyckelordet som flera talare återkommer till.

Det är många lagar, regler och rutiner som plötsligt ändras när Sverige går in i högsta beredskap. Dels är Sverige geografiskt sett en ö som är i behov av sjöfarten för sin försörjning.

Dels har Sverige numera även ett uppdrag åt Nato att delta i försvaret av andra Natoländer. Därför behöver rutiner tas fram så att alla vet vad som gäller i ett skarpt läge. Rutiner som kanske inte använts sedan andra världskriget.

När Sverige är i krig innebär det att högsta beredskap råder. Då inträder per automatik en rad förhållanden som påverkar sjöfarten:

- Krav på fraktfartstillstånd för handelsfartyg råder. Det innebär att svensktflaggade fartyg oavsett storlek och passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 350 eller mer endast får användas för resa efter tillstånd (fraktfartstillstånd) av Transportstyrelsen.

- Staten kan i undantagsfall rekvirera fartyg för att säkerställa nödvändig fartygskapacitet.

- Försvarsmakten har mandat att genomföra sjötrafikledning på svenskt sjöterritorium för att leda och skydda sjöfarten, vilket bland annat kan innebära

» Vi ställer marin och försvar på krigsfot.

JOHAN NORLÉN,
MARINCHEF



Mercurius bordas av nationella insatsstyrkan som ska söka av och säkra fartyget. Infrastrukturminister Andreas Carlson i gul väst ser på från bryggan.



Ovan: Beredskapslots tar kommando över Fure Valö. Lotsen i sampråk med befälhavare Felix Eliasson.



Lars Höglund, Furetank, är bekymrad över bristen på svenskt manskap i ett krisläge.

att fartyg måste gå i särskilda beredskapsleder och ta ombord beredskapslots vid gång i minerat farvatten till exempel.

- Privata aktörer inom sjöfartsnäringen har aktiverat sin krigsorganisation. För svenska rederier innebär det att man endast kan räkna med att totalförsvarspliktig personal finns tillgänglig för tjänstgöring ombord.

Allt ovan är förutsättningar som även gäller för totalförsvarsövningen på Donsö.

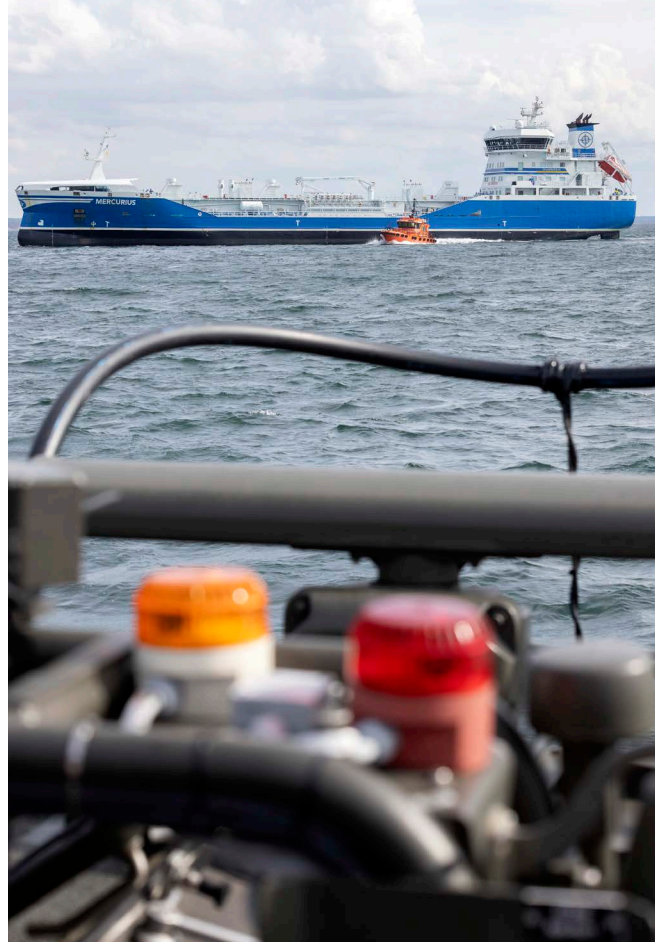
Furetank, Sirius Shipping och Styröbolaget har alla fysiska fartyg som deltar i övningen. Stena Line och Wallenius deltar också med fartyg, men inte fysiskt utan via simulatören på Donsö Maritime Training Center. Utöver det utförs ett antal ”skrivbordsövningar”, där grupper bestående av representanter från rederier, försäkringsbolag, myndigheter och organisationer spelar upp och ska klara av ett antal övningsscenarioer.

Tankfartyget m/t Mercurius, som ägs av Sirius Shipping, är ett av de fartyg som deltar fysiskt i övningen. Här har Försvarsmakten ett akut behov av tillgång till ett tankfartyg, och fattar ett förfogandebeslut att ta över fartyget. Eftersom Furetank's fartyg Fure Valö utsatts för sabotage, beslutas att Mercurius ska eskorteras och få beredskapslots, samt att polisen ska gå ombord för att söka igenom, säkra och bevaka fartyget.

Även Styröbolaget har en båt ute i vattnen utanför Donsö. M/s Kungsö kör kollektivtrafik i Göteborgs skärgård, men eftersom fartyget omfattas av en allmän sjötrafikanvisning innebär det att man måste ha militär bevakningspersonal ombord och att man måste vidta särskilda skyddsåtgärder vid ett misstänkt terroristattentat.

Startskottet för övningen kom vid utvärderingen av DSM 2023. Då föddes idén att temat för DSM 2025





Glen Catolico, reparatör på Fure Valö, tycker att övningen på hans fartyg Fure Valö var realistisk. Till höger Mercurius under övning där fartyget bordades av nationella insatsstyrkan.



» Under andra världskriget miste svenska sjömän livet. Det är inte så långt tillbaka i historien vi blev utsatta.

CARL CARLSSON, BT-POS SJÖ

skulle vara totalförsvaret.

DSM-stiftelsen var positiv till att förlägga en totalförsvärsövning till Donsö i samband med DSM, och BT POS var också med på banan. Men den absoluta basen i övningen kommer från två helt andra parter; dels Försvarsmaktens sjötransportprojekt, dels Sjöfartsverkets sjöhöjdsprojekt, där båda ville ta tillfället i akt att praktiskt öva det de jobbat med teoretiskt under en tid.

– Att dessa fyra, tunga komponenter sammanföll och alla ville dra åt samma håll samtidigt gjorde att vi kunde få till den här totalförsvärsövningen, säger Carl Carlsson, ansvarig för skydd och beredskap på Föreningen svenska sjöfart och ordförande i BT POS Sjö.

Sjöfarten är en stor del i totalförsvaret, men har också förutsättningar och erfarenheter som många andra delar av det svenska civilförsvaret inte har.

– Det mentala har alltid funnits hos oss inom sjöfarten, säger Carl Carlsson. Vi har ju fartyg som befinner sig i stökiga områden på världshaven emellanåt där det finns risk för pirat- eller terroristattacker.

Han menar också att sjöfarten inte har lika lång "startsträcka" som andra transportslag i samhället. Under andra världskriget, när Sverige var neutralt, befann sig sjöfarten trots detta mitt i krigszonen.

– Det som skiljer oss från andra trafikslag är att under andra världskriget så var svenska fartyg ute i krigsområden och svenska sjömän miste livet, det

kanske inte andra sektorer upplevde. Det är inte så långt tillbaka i historien som vi blev utsatta, säger Carl Carlsson.

Det viktigaste resultatet som ska komma ut av övningen är en åtgärdslista som uppdateras löpande under övningen över vad som inte fungerat och vad som behöver styras upp.

– De föreslagna åtgärderna ska sammanställas hos MSB (myndigheten för samhällsskydd och beredskap) och därefter tas omhand av BT POS, berättar spelledare Martin Hidefjäll.

Den åtgärdslista som upprättas för det fortsatta arbetet kommer att vara konfidentiell, där de parter som berörs i respektive del får ta del av just den.

På eftermiddagen, när övningen är över, hålls en debriefing med hela besättningen på Fure Valö.

Glen Catolico tar övningen med jänmmod. Han har jobbat för Furetank sedan 2008 och har inte bara övat utan även upplevt incidenter när hans fartyg gått genom piratvatten.

– Vid ett tillfälle, det var längesen, var jag med om att pirater försökte borda fartyget jag jobbade på, berättar han. Det var natt, en speedboat närmade sig och de ropade till vår kapten att han skulle fira ner stegen. Vår kapten vägrade. Och när de ombads komma närmare så vi kunde se dem gav de sig av.

Glen Catolico tycker att dagens övning på Donsö var realistisk.

– Polisen kom ombord och säkrade alla utrymmen. Det såg verkligen ut som en riktig räddningsoperation. Vi såg ju allt här uppifrån bryggan. ●

Överväger kalla hem sjöfolk

Sedan Andreas Carlson invigningstalade på DSM för två år sedan har en del hänt. Stämpelskatten har avskaffats, ett bareboatregister införs nästa år och ett förslag på ändrad tonnageskatt är ute på remiss. Allt önskemål som branschen ropat efter. Det säkerhetspolitiska läget i omvärlden har samtidigt satt sjöfarten i fokus. Sjömannen fick en pratstund med infrastrukturministern vid årets DSM.

Vad är det som gör att regeringen har lyssnat på just sjöfartsbranschens behov och har sådan fart i reformarbetet?

– Det är väl egentligen inget konstigt, säger han. Det är ganska naturligt att se sjöfarten som en viktig del av svensk ekonomi eftersom 90 procent av handeln är helt beroende av sjöfarten. För min del var det lite förvånande att det inte hade prioriterats tidigare. Nu behöver vi ta ikapp en del förlorade år och ha högt tempo i arbetet. Sen så har ju säkerhetsläget parallellt med det försämrats under de här åren vilket har understrukt betydelsen av en stark, robust och konkurrenskraftig sjöfartsnäring i Sverige ännu mer.

Du trycker hårt på behovet av fler svenskflaggade fartyg – varför är det viktigt? Är det på grund av det förändrade säkerhetspolitiska läget?

– Både och. Jag tror att man måste först zooma ut och se att ska man ha en sjöfartssektor som har en egen bärkraft, som kan jobba med rekrytering av svenskt sjöfolk och stå starkt och stadigt i orostider, då är numerären viktig i sig både för lönsamhet och konkurrenskraft. Sen är det förstås viktigt att det blir en diversifierad flotta. Därför har vi remitterat tonnageskatteförändringar som skulle inkludera specialsjöfarten. Det blir betydligt fler olika fartyg som skulle kunna inkluderas i det svenska tonnagesystemet och därmed i svenska handelsflottan, och då stärks ju också råddigheten över de fartygen i ett krisläge.

Andreas Carlson säger att beredskapsperspektivet ligger som ett raster över det hela, men han menar att man inte ska underskatta näringen i sig och de arbetstillfällen den genererar.

– Med en stark handelsflotta ökar kompetensen som kan smitta av sig på andra delar av näringslivet, befolka



Foto: Dick Gillberg

myndigheter, göra att vi har personer som har praktisk kunskap och erfarenhet som kan arbeta för våra intressen i globala organisationer. Det där ska man nog inte underskatta, tror jag. Och det kräver ju att vi har en större numerär.

– Ibland får jag frågan ”men vi behöver ju svenska sjöfolk också?” – och ja, det behöver vi, men man kan ju inte börja utbilda till skepp som inte finns i svenska handelsflottan. Det ena måste ge det andra, det går ju ganska mycket i synk.

Om Sverige hamnar i kris eller krig krävs att svenskflaggade båtar bemannas med svenskt sjöfolk, något som saknas idag. Vad kan regeringen göra för att underlätta för fler att komma in i branschen?

– Dels har vi gjort det mer flexibelt kring behörigheter för klass 7, säger han. Sen så har Transportstyrelsen genomfört vissa åtgärder för att göra det mer flexibelt att mönstra av och mönstra på, och det tror jag man ska se om man kan utöka för att behålla kompetent personal som jobbar ombord ett tag, i land ett tag, ombord igen och att det inte är för krångligt är viktigt.

Andreas Carlson menar också att det finns en resurs av sjöfolk som det ännu inte pratats så mycket om – de som jobbar på utländska fartyg.

– I ett läge med höjd eller högsta beredskap så finns det ju många svenska sjömän som jobbar i utländska rederier, säger han. Man ska ju inte luta sig tillbaka och se dem som en resurs, men man behöver nog också fundera över hur det finns ordningar för dem att mönstra på svenskflaggade fartyg.

Att kunna kalla hem dem helt enkelt?

– Ja. Det ligger i frågans logik att de som är från andra nationaliteter på svenskflaggade fartyg skulle kallas hem i ett sådant läge, då finns det ju också många svenskar som jobbar på utländska fartyg som vi skulle kunna kalla hem. Det säger jag inte för att tona ner betydelsen av att rekrytera fler, att attrahera fler till sjöfartsyret, utan tvärtom så tror jag man behöver jobba med båda.

YH-utbildningar, hur ser ni på det?

– Det är en del. Vi utesluter inte förstärkningar i någon del av utbildningsväsendet där man kanske kan ta vara på kompetens från annan del av yrkeslivet som skulle kunna vara meriterande om man också läser en utbildning som gör att man kan mönstra på.

Ylva Bowes



Annica Barning

-alltid på sjöfolkets sida

Hon sa upp sig från ett jobb som mentalskötare för att hon ville göra något annat. Sedan dess har hon **vigt sitt yrkesliv åt sjöfolkets villkor**, i Sverige och globalt. Genom sitt arbete inom ITF har hon blivit ett välkänt namn världen över. Nu går Annica Barning i pension. "Jag har haft en jävligt spännande och jävligt kul karriär!"

TEXT Ylva Bowes

Annica Barning pratar mycket och gärna. Och högt. Hon river av ett av sina patenterade gapskratt så det raspar i telefonen.

– Jag vet, jag är väldigt högröstad! Och eftersom jag jobbade på TT-Line i början av min karriär till sjöss tyckte folk det var kul att kalla mig Trelleborgs-Tyfonen, TT liksom. Sen har det hängt kvar.

Att det blev ett liv inom sjöfarten var en slump. När hon tröttnat på sitt jobb som mentalskötare på Östra sjukhuset i Malmö, tipsade en kompis om att TT-Line sökte folk.

– Det lät skitball, jag sökte och fick jobb som ekonomibiträde. Efter ett år bytte jag till hyttstewardess. Jobbet på Nils Holgersson innebar bland annat att man fick svida om till en jätteful ljusblå uniform och stå och ta emot passagerare. Det var en pina varje gång! Jag har aldrig gillat kjol.

Men Annica Barning gillade jobbet. Och hon reagerade skarpt om det förekom några orättvisor.

– Jag hade väl en stor käft och ett jävla humör, säger hon.

Hon hade aldrig tidigare jobbat fackligt, men plötsligt fann hon sig vald som vice gruppordförande på TT-Line. Och när ordföranden blev hastigt sjuk, fick hon kliva in i den rollen nästan omgående. Under sex-sju år jobbade hon heltid fackligt, satt på kontoret i land i Trelleborg. Och hon älskade det.

– Jag var i mitt esse! Jag brann – på riktigt – för de

här rättvisefrågorna. Och för att se människan. Man är lite psykolog, lite mamma ibland, man har många olika roller när man jobbar så nära sina medlemmar.

Visst fanns det utmaningar. Hon tyckte det var jobbigt med avtals- och lagtexter, så hon låg på nätterna och pluggade för att verkligen förstå.

– Jag minns Eureka-ögonblicket när jag äntligen förstod vad de menade! När jag hade knäckt koden. Det är ett speciellt sätt att skriva på som man måste förstå på djupet för att kunna använda i förhandlingar.

1999 dök chansen upp att göra en sex månader lång praktik som ombudsman på Seko sjöfolk. Annica Barning tog den. Av Tomas Abrahamsson fick hon rådet att gå bredvid ITF-inspektörerna. Så hon tog rygg på Sven Save och Peter Christoph.

– Det kan jag säga dig, jag blev aldrig densamma efter de sex månaderna, säger hon. Det var sådan skillnad på att komma från TT-Line där allt var välordnat, fint och rent, folk fick mat och lön ... det jag hade sysslat med innan var ju plötsligt i-landsproblem insåg jag nu. För här hade vi besättningar på fartyg som gick under konstiga flaggor, de hade skitigt dricksvatten, ingen säkerhetsutrustning, inga vinterkläder, ingen lön – jag hade ingen aning om att detta pågick! Det blev en helomvändning i mitt liv.

Efter det var hennes enda dröm att bli ITF-inspektör.

– Jag kände att där kan jag verkligen göra mycket

» Jag hade väl en stor käft och ett jävla humör.

ANNICA BARNING



Annica Barning avtackades i sommar, bland annat med ett kärleksfullt karikatyrporträtt.

nytta, säger hon. Det här är ju drömjobbet. Det vidhåller jag fortfarande.

Men det kräver mycket av en. Under dryga 25 år har Annica Barning levt och andats ITF. Som ITF-inspektör förväntas du vara ständigt tillgänglig. Om det var julafton eller annan helgdag spelade ingen roll.

– Du vet aldrig när en sjöman behöver dig. Om fartyget ligger inne typ en dag så måste du agera. Och kan du inte måste du se till att någon annan fixar det. Du kan inte svika dem. Du måste vara på tå hela tiden.

Det är anledningen till att Annica Barning nu känner att det är nog. Hur mycket hon än älskat sitt jobb tar det på krafterna att ständigt vara standby.

– Jag har känt på sistone att jag är väldigt trött. Trött i huvudet, och trött i själen. Det är dags för mig att ta det lite lugnare. Stop and smell the roses, säger hon med lite vemod i rösten.

20010101 fick Annica Barning tjänsten som ITF-inspektör i Göteborg efter Peter Christoph. Efter två år bytte hon till Stockholm, där hon varit sedan dess. Så småningom blev hon koordinator för ITF-inspektörerna i Sverige och hanterade allt som har med ITF:s arbete i Sverige att göra.

– Det handlade om att se till att inspektörerna var på plats när och där de skulle, arrangera blockader, backa upp dem i största allmänhet, berättar hon.

Av och till har hon genom åren också arbetat för ITF i London. Under tre kortare perioder kallades hon dit för att jobba som supervisor på Maritime Operations, som har hand om avtalshanteringen. Alla ITF:s medlemsorganisationer tecknar avtal som sedan skickas till London för hantering. Det handlar om 15 000 avtal från jordens alla hörn som ska in i systemen. 2013-2015 var hon stationerad i London under en längre period.



» Det är modernt slaveri. Att låta folk skriva på ett kontrakt, skicka ut dem till sjöss och sen inte betala dem.

– Det är min mentor och idol, Tomas Abrahamsson, som dragit in mig på en massa konstigheter, skrattar hon. Men det har alltid varit bra och spännande saker. Jag ser mig själv inte bara som inspektör utan lite av en alltiallo på ITF-sidan.

2019 flyttade hon tillbaka till Skåne och Malmö och fortsatte sitt arbete där. 2023 kom åter frågan från

London. Den här gången handlade det om att täcka upp för tjänsten som projektansvarig för HRDD, Human Rights Due Diligence. I korthet handlar det om att se till att företag ser till att mänskliga rättigheter efterföljs i leveranskedjan.

– Det kunde handla om klädkedjor som transporterar sitt gods på fartyg, att få dem att trycka på från sitt håll för att få till kollektivavtal på fartygen de använder. Det är ett oerhört viktigt jobb som har stor inverkan. Man måste få ordning på hela leveranskedjan för att få till bättre villkor för sjöfolket.

ANNICA BARNING

Om villkoren för sjöfolk på det hela taget har blivit bättre under de 25 år hon jobbat med frågorna låter hon vara osagt.

– Jag tror det är status quo, säger hon. Inspektoratet drar fortfarande in en helvetes massa pengar i back pay från rederier när sjömän inte fått lön ett antal månader.

Hon plockar fram siffror. För 2023 drog ITF in 57 161 779 dollar i back pay.

– Det här är modernt slaveri. Att låta folk skriva på ett kontrakt, skicka ut dem till sjöss och sen inte betala dem, säger hon med avsmak.

Hon påpekar att det finns bra redare också. Den stora skillnaden nu jämfört med när hon började är att fler fartyg i riktigt dåligt skick kom hit upp till Norden förr.

– I och med MLC:n så vill vi uppe i Norden gärna tro att sjöfarten skärpt sig, säger hon. Men ute i

världen är det fortfarande vanligt med fruktansvärda historier med övergivna fartyg, besättningar lämnade utan mat och vatten och sånt. Här i Sverige har vi Transportstyrelsen som har tillsyn, så vi får inte upp sån skit hit längre. De vet att de åker dit. Plus att de vet att vi är starka och kan bojkotta om de inte har kollektivavtal.

När hon började som ”glad praktikant” 1999 var det långt mycket värre här uppe i Norden. Men att det blivit bättre här betyder inte att det blivit bättre globalt.

– De fartygen jag såg 1999 kommer inte hit längre, de går någon annanstans. Vi vill hålla våra kuster rena från sånt. Det är det enda vi kan ta ansvar för här.

Utöver rättvisefrågorna generellt har Annica Barning också alltid brunnit för jämställdhet.

– Jag har höjt min röst i de frågorna genom åren, säger hon. Jag är nog likadan med alla orättvisor jag ser, om det nu gäller bögar och flator, rasism eller vem som helst som är i en sämre position gentemot normen. Jag kan inte förstå varför kvinnor, som har exakt samma kapacitet, ska ha sämre villkor än män!

ITF globalt har 136 inspektörer. Av dem är idag 22 kvinnor.

– Procentuellt sett är ju inte det jättebra. Men bättre! När jag började fanns det 140 inspektörer och vi var 4 kvinnor. Så det går framåt. Men sakta.

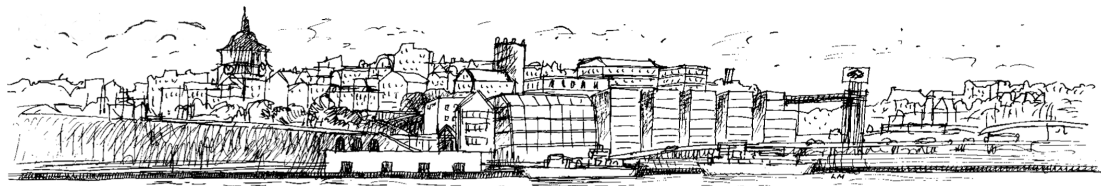
Annica Barning avtackades med pompa och ståt i slutet av juni. Nu väntar lugnet.

– Jag ska gå från att ”göra” till att ”vara”, säger hon. Jag har gett allt. Nu är jag nöjd. Jag håller på och lär mig spanska och har börjat med lite matlagningskurser. Det räcker för mig.

Helt borta från branschen kanske hon inte håller sig, trots allt. En gång om året brukar hon bli inbjuden till World Maritime University i Malmö för att berätta om arbetet som ITF-inspektör för studenterna. Att få hålla en föreläsning där är ett hedersuppdrag.

– Jag har gjort mig ett namn i branschen. Det är jag jävligt stolt över. Och jobbet har gett mig vänner runt om i hela världen. Ah, det är häftigt. Och lite vemodigt att lämna ändå. ●

Annons



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk. Vill du veta mer, ring eller besök oss!

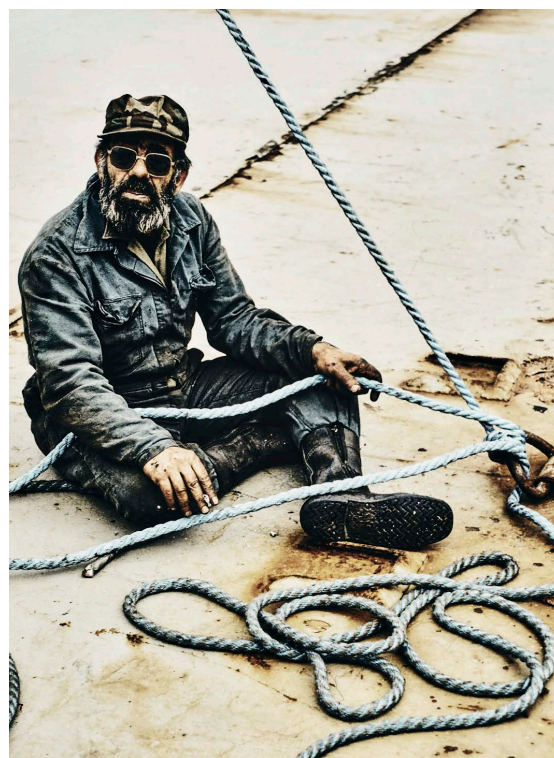


Foto: Juha Eronen



Ovan samt ovan th: Båsen på M/S Thuleland slackar på tampen som reglerar båtmanstolens nerfärd längs vajrarna med någon meter i taget.

Matrosjobb på M/T Rankki. En ventil på manifoldern ska överhalas.

Foton från 90-talets sjöfartsvardag

I Juha Eronens foton kryper vardagslunken ombord riktigt nära. Nu har han samlat bilder från arbetet på fyra fartyg i en fotobok, "Och sen kom matrosen".

När man bläddrar i "Och sen kom matrosen" kommer vardagen ombord på fartygen nära, liksom människorna. Juha Eronen har jobbat till sjöss i nio år sammanlagt, varav sju som matros.

Fotona i boken är ett urval från fyra av de fartyg han jobbade på i slutet av 80-talet och början på 90-talet.

– Jag ville ha fyra olika fartygstyper och samtidigt visa min utveckling från nybörjare till mer van fotograf, säger han.

Fartygen som skildras är råoljetankern

M/T Nike, bulkfartyget M/S Thuleland, kusttankern M/T Rankki och rorofartyget M/S Tor Flandria.

Juha Eronen har kommit nära sina kollegor och kunnat fotografera utan att det känns konstlat.

– Det är inte en massa folk som springer och fjantar sig, utan det är vardagsbilder på människorna, säger han. Vattenblästring, sandblästring, dra fram trossar, tankspolning. Det är lite slipa ventiler, slipa high-hats, småjobb, hjälpa till att lyfta nåt, koppla slangar, såna där vardagsgrejer. Vakt från bryggan. Fetta kranvajer.

Det är många år sedan Juha Eronen lämnade sjöfartsjobbet bakom sig, men fotona från förr gjorde sig påmind.

– De här bilderna har alltid legat och skvalpat, så jag köpte ett ljusbord och började digitalisera dem, berättar han.

Att det skulle bli en fotobok av dem hade han aldrig förväntat sig. Med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus kunde det bli av.

– Det var väldigt känsloladdat att få boken i handen, säger han. Det har varit terapeutiskt för mig att jobba med bilderna, att minnas både det negativa och det positiva från den tiden.

Ylva Bowes

Fotnot: Juha Eronen finns på plats i sjöfartsmöntern under årets Bokmässan, där han också säljer sin bok.

KAL

– visgruppen som varit sjöfarten trogen i 40 år

Musikgruppen KAL har visserligen en bit kvar till Rolling Stones dryga 60 år som grupp men att KAL i år firar 40-årsjubileum är inte så illa det heller.

– Namnet KAL föddes av en slump, berättar Bosse Andersson, den idag enda kvarvarande ursprungsmedlemmen.

– Jag och mina musikerkamrater Malte Krook och Christer Larsson skulle göra en livespelning i Radio Göteborg när programledaren Anders Wällhed frågade vad vi hette. ”Ja, vad heter vi?” funderade vi innan någon kom på att KAL var ett bra namn för en Göteborgsgrupp. Detta då första bokstaven i våra efternamn Krook, Andersson och Larsson blev KAL. På den vägen är det.

Under årens lopp har det blivit tusentals spelningar för gruppen, inte minst i olika sjöfartssammanhang.

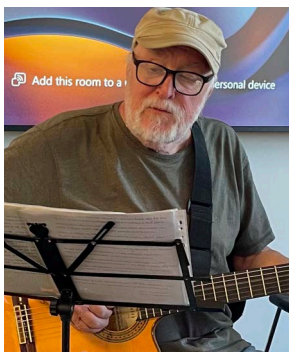
– Vi har spelat på fackliga möten, kongresser, för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, på Rosenhill, Katarina Sjöfartsklubb, på bokmässor, visklubbar och i många andra sammanhang, minns Bosse Andersson.

– Ett år hade vi över 100 spelningar på Stenabåtarna. Vi har också samarbetat med bland annat skådespelaren Kent Andersson, författaren Viveca Lärn och medverkat i några teateruppsättningar. Roligast har det alltid varit att spela för sjöfolk.

Gruppens genombrott i sjöfartsvärlden kom med tolkningarna av författarna

Ove Allanssons och Anders Wällheds moderna sjömansvisor från samlingen Spökmattrosens sånger 1985. De turnerade också några somrar med de moderna sjömansvisorna längs västkusten med segelfartyget Westkust ihop med Allansson och Wällhed.

– Att spela för sjöfolket har alltid varit lite speciellt, säger Bosse. De har uppskattat nyare sjömansvisor som Containnerblues, Därför satt vi tyst i mässen, Du gamle maskinist, Gröt-Olle, Fias sång och många andra. Populärast av våra låtar på Spotify är Du gamla maskinist följt av Blow Boys, Blow.



» Det har alltid varit roligast att spela för sjöfolk.

BOSSE ANDERSSON

nerad med tobak efter en spelning. Ibland utgick betalningen i fri öl vilket nog inte var det bästa för hälsan.

Av de två andra ursprungsmedlemmarna kom Malte Krook från visvärlden medan Christer Larsson hade en



Dagens uppsättning av bandet KAL, Janne Karlsson,

bakgrund som rockmusiker. Malte hade dessförinnan arbetat som plåtslagare på Arendalsvarvet. Bosse, Malte och Christer träffades när de var cirkelledare på olika studieförbund.

– Vi märkte att vi tänkte på samma sätt. Genom vår musik ville vi skapa glädje och kanske locka fram ett och annat skratt, säger Bosse Andersson.

Han är för övrigt ofta i sitt mellan-snack vid spelningar en mästare på dåliga Göteborgsvitsar.

KALs nya medlemmar idag är basisten och jazzmusikern Janne Karlsson och blues- och vissångaren Leif Pedda Peder-sen.

– Nytilskotten gjorde att medelåldern i KAL sänktes med flera år, skrattar Bosse. Jazzälskaren Ove Allansson skulle varit nöjd med att vi idag genom Janne har en jazzmusiker i gruppen. Han tyckte ibland att vi skulle spela mer jazz men det var



Bosse Andersson och Leif Pedda Pedersen uppträder på Bokmässan.



Bilder ur fotoalbumet: originaluppsättningen av bandet porträtterade i Göteborgs hamn. Malte Krook, Bosse Andersson och Christer Larsson



Fotoalbumet har hunnit få färg. Här originalbandet under en spelning.

inte riktigt min grej.

– Det var fantastiskt roligt att spela med Malte och Christer med många härliga minnen. Med Janne och Pedda har det samtidigt för mig blivit lite av en nytändning och vi har också börjat bredda vår repertoar. Numera gör vi förutom sjömansvisorerna även tolkningar av Cornelis, Kim Larsen och andra.

Under åren har KAL gett ut ett tiotal skivor. Utöver moderna sjömansvisor är det bland annat Taubetolkningar, tonsättningar av dikter av Kent Andersson, gamla Göteborgssånger och shanties. Skivan med shanties köptes in i en större upplaga av det globala transportfacket ITF i London.

– Shantiesskivan som vi gjorde på engelska uppskattades verkligen. Fast en

gång hörde en engelsman av sig och berömde skivan. Han avslutade med att fråga på vilket språk vi sjöng, säger Bosse Andersson och ler underfundigt.

För om det är sant eller en skräna vet man aldrig med Bosse.

Gruppen har fått flera stipendier och priser som Lasse Dahlquists stipendium 1990, Svenska Sjöfolksförbundets kulturpris 1993 och stipendier från Göteborgs stad.

Bara för några månader sedan fick Bosse Andersson en hedersbelöning vid Stiftelsen

Sveriges Sjömanshus belöningsdag. Motiveringen var att han under många år har lyft fram sjöfolks- och sjöfartskulturen. Så här skriver Stiftelsen bland annat:

”Bosse Andersson har hela tiden varit den drivande personen i musikgruppen

**» Jag hoppas
vi ska orka
hålla på med
KAL ett tag
till.**

BOSSE ANDERSSON

KAL. Han har tonsatt och producerat en stor del av sångerna och är idag den enda ursprungsmedlemmen i gruppen.”

Det är ingen överdrift att säga att musikgruppen KAL, och då främst genom Bosse Andersson, idag är en viktig del och sprider glädje vid olika arrangemang i det sjöfartskulturella Sverige.

– Att jag fick hedersbelöningen av Sjömanshusstiftelsen var smickrande och inspirerande. Det gör att jag hoppas vi ska kunna fortsätta orka hålla på med KAL ett tag till även om vi knappast som Stones komma att vara aktiva i över 60 år, säger Bosse Andersson.

– Närmast är vi i höst inbokade på närmare 30 ställen, äldreboenden och andra platser runt om i Göteborg. Plus att man som vanligt kan höra oss i Sjöfartsmontern på bokmässan.

Lennart Johnsson



AKTIVITETER I SJÖFARTSMONTERN

Välkomna till oss. Vi finns i monter B05:02 under Bokmässan i Göteborg 2025.

FREDAG 26 SEPTEMBER

- 12.00 **Långedrag**
Britt Trude Petersen presenterar boken om Långedrag i ett samtal med Kristian Wedel. Stadsdelen som från början var en liten allmänning för fiskare och lotsar på sydsidan av inseglingen till Göteborgs hamn är idag är en välbemödat stadsdel i Göteborg. Arrangör: Breakwater Publishing
- 13.00 **101 nedslag på Hisingen**
Här döljer sig vackra naturområden, en rik jordbruksbygd och lämningar från nedlagda varv. Naturfotografen Mikael Svensson och vandringsbloggaren Claes Olsson diskuterar med Lennart Johnsson. Arrangör: Breakwater Publishing
- 14.00 **Och sen kom matrosen**
Matrosen och fotografen Juha Eronen debuterar med en fotobok från hans resor under 80- och 90-talet på M/T Nike, M/S Thuleland, M/T Rankki och M/S Tor Flandria. För Lennart Johnsson berättar han om sina upplevelser. Arrangör: Breakwater Publishing
- 15.00 **Gustloff och andra sjökatastrofer på Östersjön 1944-45**
Claes-Göran Wetterholm, en av världens främsta Titanicexperter, berättar om några av världens största sjökatastrofer på Östersjön som inträffade de sista krigsåren 1944-45.
- 16.00 **Hansan ett handelsimperiums uppgång och fall**
Författaren och historieprofessorn Dick Harrison samtalar om sin nya bok om Hansan med sjöfartsprofilen Carl-Johan Hagman. Arrangör: Sjöfartens Kultursällskap
- 17.00 **Operasångaren**
I över ett halvt sekel har sångaren, skådespelaren och numera författaren Hans Josefsson varit en central gestalt i det västsvenska musiklivet. Möt Hans och bokens redaktör Kristian Wedel i ett samtal om denna memoar blev till. Arrangör: Breakwater Publishing
- 18.00 **Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris**
Årets pristagare författaren och konstnären Gunvor Nordström berättar om sitt skrivande i ett samtal med Lennart Johnsson. Arrangör: Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

LÖRDAG 27 SEPTEMBER

- 10.00 **Musikgruppen KAL**
Musikgruppen KAL som i år fyller 40 år, underhåller i Sjöfartsmontern Arrangör: Ove Allanssonsällskapet
- 11.00 **Blues för Ove**
Lennart Johnsson och Britt Edénstjärna presenterar Ove Allanssonsällskapets nya bok *Blues för Ove*. Arrangör: Ove Allanssonsällskapet
- 12.30 **Titanic och Wiehe**
Thomas Abrahamsson berättar om sin nya novellsamling *Titanic och Wiehe* i ett samtal med Lennart Johnsson. Arrangörer: Ove Allanssonsällskapet och Breakwater Publishing.
- 13.00 **Du är en av oss**
Kritikerrosade arbetarförfattaren och lastbilschauffören David Ericsson presenterar sin nya roman i ett samtal med Lennart Johnsson. Arrangör: Ove Allanssonsällskapet
- 14.00 **Hammarbyverken**
Boken beskriver varvet Hammarbyverken som verkade i Henrikdalshamnen vid Hammarby. Ett samtal mellan författarna Ibb Jessen och Rickard Sahlsten. Arrangör: Breakwater Publishing
- 15.00 **Vida Vatten och Brev**
I år är han aktuell med boken *Brev* som handlar om historiskt kända personers korrespondens. Sten Niklasson medverkar i ett samtal om böckerna *Brev* och *Vida Vatten* tillsammans med Lennart Johnsson. Arrangör: Breakwater Publishing
- 16.00 **Skärgårdstrafiken mellan Göteborg och den norra skärgården**
Trafik AB Öckerö skärgård 1935-1971, en bok om bolagets trafik mellan Göteborg och norra skärgården presenteras av författarna Ragnar Magnander och Bertil Söderberg. Arrangör: Länsgruppen Sjöfartshistorisk förening
- 17.00 **Havet är lika blankt efteråt**
Författaren Carl-Magnus Stolt berättar för Lennart Johnsson om sin nya bok *Havet är lika blankt efteråt*. Hur det hårt överbelastade fartyget Tryggve i augusti 1927 kantrar och sjunker på väg från till Leningrad. Arrangör: Breakwater Publishing

SÖNDAG 28 SEPTEMBER

- 10.00 **Tjörn och kriget**
Dag Schmidtke berättar om sin nya bok som skildrar hur Tjörn drabbades av andra världskriget. Arrangör: Båtdokgruppen
- 11.00 **Jake, Elwood och jag**
Lars Hallin berättar om sin nya fascinerande romandebut i ett samtal med Lennart Johnsson. Arrangör: Sjöfartens Kultursällskap
- 12.00 **Skuggflottan i Östersjön och fortsatta ubåtskränkningar**
Författaren Nils-Ove Jansson samtalar med Lennart Johnsson om hur Ryssland på olika sätt hotar oss.
- 13.00 **Kameleonten**
Ulrica Hellichius presenterar romanen *Kameleonten*, där handlingen är förlagd till Göteborg och Brännö. Boken utspelar sig under göteborgskravallerna, samtidigt som polisen jagar en seriemördare. Ett samtal med Lennart Johnsson. Arrangör: Breakwater Publishing
- 14.00 **44 fyror**
Sedan 1988 har författarna Britt-Marie och John Brovik presenterat månadens fyr i Göteborgs-Posten. Dessa reportage i form av texter och bilder har nu blivit till en bok. Författarna i ett samtal med Lennart Johnsson. Arrangör: Breakwater Publishing
- 15.00 **Backefisket**
Kjell Jakobsson berättar i denna bok om hur backefiske varit en viktig näring för många fiskare i mellersta Bohuslän. Ett samtal mellan författaren och universitetslektor Lennart Bornmalm.

Medarrangörer: Breakwater Publishing, Båtdokgruppen, Ove Allanssonsällskapet, Sjöbälsföreningen, Sjöfartsverket, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Bli medlem i Sjöfartens Kultursällskap
Kostnaden är 250 kronor per år. Betala till bankgiro 231-8691. I medlemskapet ingår en biljett till bokmässan (värde: 240 kronor) samt inbjudan till alla arrangemang som Kultursällskapet och Ove Allanssonsällskapet anordnar.

Sjöfartens Kultursällskap
Sjöfarten är mer än transporter - det är kultur också!



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Genomtänkt introduktion av nyanställda

Hamid BaniShoraka, intendent på M/S Drotten, har utvecklat ett introduktionsprogram för nyanställda sommarvikarier inom intendents roll i Destination Gotlands fartyg. För det belönades han med 40 000 kronor vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag som hölls i maj.

Sommartid innebär högsäsong för Destination Gotlands tre fartyg som går i trafik i Östersjön mellan fastlandet och Gotland. Under sommarmånaderna ökar belastningen inom intendents roll avsevärt samtidigt som personalen i den ordinarie besättningen behöver ha semester. För att möta det ökande behovet av sommarvikarier har Hamid BaniShoraka utvecklat ett program för introduktion av nytilkommen personal. Konceptet bygger på en sammanhållen kedja av åtgärder med välkomstmöte, informationsmöten, handledning och uppföljning. Nu är det tredje säsongen som programmet används och resultatet hittills har varit mycket positivt.

"Målet är inte att man efter introduktionen ska vara fullärd, men man ska känna sig trygg i rollen..."

– Vi har fått jättebra feedback, både av handledarna och av dem som går introduktionen. Jag skulle säga att det är stor skillnad på kunskapen hos säsongspersonalen som börjar idag jämfört med hur det var förr, och det är en vinst för alla, säger Hamid BaniShoraka.

Introduktionsprogrammet, som startar efter genomgången och godkänd säkerhetsutbildning, omfattar både inläring av arbetsuppgifter och att bekanta sig med livet ombord. Första dagen på fartyget hålls ett möte med intendenten som berättar om verksamheten och hur det fungerar med sådant som tvättmöjligheter och måltider i massen.

– Det kan uppfattas som lite exotiskt att jobba på fartyg och för den som aldrig gjort det tidigare är allting nytt. Samtidigt kan det kännas pinsamt att behöva fråga om allt. Därför får de den informationen av oss istället, både muntligen och i ett skriftligt kompendium, säger Hamid BaniShoraka.



Intendent Hamid BaniShoraka vill att alla nyanställda ska känna sig välkomna och trygga i sin yrkesroll ombord.

Den handledarledda delen av introduktionen pågår i tre dagar. Under den tiden är handledaren befriad från ordinarie arbetsuppgifter vilket ger tid till att gå igenom de olika arbetsmomenten. Efter avslutad introduktion hålls ett uppföljande möte med var och en för avstämning och utvärdering.

– Någon kan behöva ytterligare ett par dagars introduktion för att känna sig trygg i rollen och för att allt ska hinnas med. Målet är inte att man efter introduktionen ska vara fullärd, men man ska känna sig trygg, ha en bra grund och kunna börja arbeta utan att känna sig vilse, säger Hamid BaniShoraka.

Till introduktionen har det också producerats instruktionsfilmer som finns tillgängliga online och som visar olika arbetsmoment ombord. På så vis kan nyanställda sitta hemma och lugn och ro och se hur arbetet på fartyget går till. Utöver den grundläggande introduktionsutbildningen finns också en fortsättningskurs för att lära sig rutinerna vid fler arbetsställen ombord samt en fördjupningskurs för den som går mot en arbetsledande roll.

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



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2026

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen 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 2026. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se

De svenska krigsseglarna hedrades

Krigsseglardagen högtidlighölls traditionsenligt den 7 september, i år 80 år efter att andra världskriget tog slut. På Börsen i Göteborg hedrades alla de sjömän som offrade sina liv i tjänsten under krigsåren.

Drygt 120 personer hade hittat till Börsen denna soliga septembersöndag. Göteborgs borgmästare, Aslan Akbas, höll inledningstalet.

Cecilia Petersson, diakon på Göteborgs sjömanskyrka, tackade de många frivilliga som hjälpt till med dagen, och välkomnade de många döttrar och söner till krigsseglare som fanns på plats.

Kristian Wedel, redaktör och kåsör på Göteborgs-Posten, höll årets högtidstal som han gett rubriken ”I morgon går vi ut igen”. Han hade inför talet begett sig ner i GP:s arkiv och letat upp nyhetsnotiser från tiden för andra världskriget.

Han konstaterade att krigsseglarna förvisso är hjältar – men att de ofta hamnat i radioskugga.

– Att ha överlevt räknades inte som en kvalifikation, konstaterade Wedel. Flera krigsseglare förblir osynliga i historieförskrivningarna.

Likväl hittade han ett mönster i de kor-



Flottans män underhöll med sång och Kristian Wedel höll årets högtidstal. Mässingsplaketterna med alla fallna sjömän förevisades, och vackra kransar lades ned vid Mariebergs kyrkogård i Majorna.

ta notiser han lyckades finna i arkiven. Att hur hemska öden ett fartyg än mött, så var besättningens inställning; ”I morgon går vi ut igen som vanligt”.

– Vilket mod krävs inte för att göra det? frågade sig Kristian Wedel.

I Göteborgs sjömanskyrkas ägo finns ett antal mässingsplaketter där namnen på samtliga svenska sjömän som omkommit under åren 1939-1955 finns ingravade. Sedan fastigheten där sjömanskyrkan huserade såldes för några år sedan har plaketterna saknat plats.

Nu kan dock en ljusning i frågan vara



på gång. Moderaterna i Göteborg har lagt en motion om att krigsseglarplaketterna bör få en framträdande plats någonstans i staden.

– Jag hoppas att Higab, kulturnämnden och Göteborgs sjömanskyrka gemensamt kan komma fram till en lämplig plats. Kanske här i Börshuset? föreslog Hampus Magnusson (m).

Efter högtidlighållandet lades blomsterkransar ner på Mariebergs kyrkogård i Majorna vid minnesplatsen för krigsseglarna. En från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och en från fackförbunden Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen. ●

Annon



Sjömanskyrkan Stockholm



Telefon: 08-556 943 30

E-post: info@sjomanskyrkan.com

Hemsida: www.sjomanskyrkan.com

Nynäshamn

Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Kaknäs Sjömanscenter

Besöksadress: Kaknäsavägen 30

Våra verksamheter är:

- Fartygsbesök i närliggande hamnar
- Läsrum
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

Förändringens vindar blåser

Ärade kamrater. Hoppas att sommaren för eder har varit god. Att äntligen få fast schema eller sammanhängande arbetstillfällen värmer lika gott som ledighet för den som redan har en trygg och fast anställning. Visst äro alla tillsvidare, men vissa kämpar alltid och mina tankar går till er. Fin sommar har det minsann varit, för en gångs skull så var det nästan varmare i Jukkasjärvi än på Malta. Än en gång blev det roadtrip med cabben till tjejens släktingar i Värmland och vi avrundade med en natt på Sjöfartshotellet för en oförglömlig afton på 3Arena med ett taggat och nostalgiskt Iron Maiden.

Som oftast florerar tankarna när man kör långa sträckor. Längs en slingrig väg mot Stockholm så slog tanken mig att i juli månad i år är det 20 år sedan jag blev medlem i vårt kära fackförbund Seko sjöfolk. Allt tack vare att jag fick frågan "är du medlem". På sistone, eller ja sedan organisationsutredningen blev känd, så har framtiden känts ganska olustig och det är minsann inte lätt att förutspå vad det mynnar ut i. På Sekos kongress i maj månad så var det plötsligt inte en fråga om



Jag kan bara som alltid i förändringar uppmana till att vi får stålsätta oss.

det blir aktuellt att gå upp i förbundet Seko och upphöra att vara sjöfolk i den bemärkelse vi känner till. Det blev en svag majoritet som röstade för och plötsligt så vart det där förslaget och remissen en stundande verklighet. Det kommer inte gå obemärkt förbi för varken medlem eller våra kära ombudsmän, och sist men inte minst våra fantastiska administratörer som sköter och serverar hela sjöfolket.

Hur man än tycker och tänker om att vi går upp i Seko, så hoppas jag och önskar att det sker på ett konstruktivt sätt och med ömsidig respekt och särskild hänsyn. I grund och botten menar förbundet troligtvis väl med sina planer och jag kan bara som alltid i förändringar uppmana till att vi får stålsätta oss. Under de 20 åren jag varit medlem så har det kommit och svept förbi många förändringar, allt från Helsingborgskontorets nedläggning till konkurser och utflaggningar. Även när vi upphörde att vara klubbar och blev sektioner.

En sak är säker. Det är att Sjöfolk består. Låt oss rida ut stormen tillsammans. God vakt önskar jag er alla.

SEBASTIAN RYDELL

Detta är en krönika. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.



Illustration Lars R. Melander

VARNING, KRIG ÄR LIVSFARLIGT. UNDER ANDRA VÄRLDSKRIGET MISTE CIRKA 2000 STÖMÄN LIVET I SVENSKA BÅTAR.

Bra att veta som medlem

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 490 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 159 kr/mån.

Reducerad medlemsavgift

Reducerad avgift beviljas efter ansökan under följande förutsättningar: studier under terminstiden, föräldraledighet, arbetslöshet, sjukdom (sänd in läkarintyg, glöm ej eventuell AFA-försäkring), om sjukskrivning övergår i sjukersättning (sänd in kopia på beslutet från Försäkringskassan), avtalspension (sänd in beslut från pensionsutbetalaren).

Ungdomsmedlemskap

Vi erbjuder ungdomsmedlemskap för dig under 25 år. Det innebär en medlemsavgift på 129 kr/månad i tre månader. Kontakta medlemservice för att bli medlem.

Betalning av medlemsavgift

Genom avtal med Sjöfartens Arbetsgivareförbund dras din medlemsavgift till Seko sjöfolk från lönen varje månad. Om medlemsavgiften inte blivit dragen av arbetsgivaren (till exempel vid frånvaro på grund av föräldraledighet eller studier) sänds inbetalningskort hem automatiskt.

Medlemsavgiften kan även betalas via autogiro eller e-faktura. För ansökan om autogiro, kontakta medlemservice. För e-faktura, kontakta din bank. För dig som betalar med inbetalningskort sänds dessa ut i mitten av månaden.

Betalning från utlandet:

IBAN/BIC-kod, Nordea: SE09 9500 0099 6034 0000 0588/NDEASESS

Utlandsadress/tillfällig adressändring

Meddela medlemservice om du flyttar ut- eller in- till Sverige eller om du vill ha din post till annan än din folkbokföringsadress.

Tänk också på att meddela ny eller ändrad adress till Skatteverket.

Arbetslös

Anmäl dig som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen den första arbetslösa dagen, även om du har utlagt vederlag, för att inte mista din sjukpenninggrundande inkomst hos Försäkringskassan. Följ instruktionerna på www.arbetsformedlingen.se

Försäkringar

I ditt medlemskap ingår flera försäkringar hos Folksam. På www.folksam.se/forbund/seko-sjofolk/befintlig-medlem finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även kollektivavtalade försäkringar, se www.afaforsakring.se för mer information.

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

Kontaktombud Wilhelmina Holmberg
073 691 53 22,
seko.rederiballerina@gmail.com

Blidösbolaget

Sektionsordförande Daniel Estius,
070 623 91 84,
daniel.estius@seko.se
Vice sektionsordförande Eric Ekblom

Destination Gotland

Sektionsordförande Katrina Ansarfwe,
070 564 06 04,
katrina.ansarfwe@seko.se
Vice sektionsordförande Conny Engström

Rederi Eckerö

Sektionsordförande Fabian Westerlund,
08 702 72 77, +358 403 54 58 68,
sektionsordforande@rederiabeckero.ax
Vice sektionsordförande
Andreas Westmark,
andreas.westmark@seko.se

Finnlines Ship Management

Sektionsordförande
Eva-Lotta Cederberg
sekoфиннлайнес@gmail.com
Vice sektionsordförande
Martin Hulterström
blackwellpoint@hotmail.se

Luleå Bogserbåt

Kontaktombud Tony Rönnbäck,
070 528 00 52,
tony.ronnback@portlulea.com

Ornö Sjötrafik

Kontaktombud Hannes Eghult,
073 804 64 77,
hanneseqhult@gmail.com

Ressel Rederi

Kontaktombud Alexander Boog
076 225 49 47,
kontaktombud.resselrederi@gmail.com

Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,
08 666 34 11, 070 623 34 41,
seko@tallinksilja.com
Vice sektionsordf Benny Johansson

Stena Line

Sektionsordförande
Daniel Holmgren, 031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com
1:e vice sektionsordförande
Ulf Norström, 031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.com
2:e vice sektionsordförande
Alexandra Strand Millqvist

Styrsöbolaget

Sektionsordförande Gustav Möller,
gustav.moller.seko@gmail.com
Vice sektionsordf. Rasmus Jonsson

Terntank

Kontaktombud Sonny Ryberg,
070 957 85 66, s.ryberg@telia.com

TT-Line

Sektionsordförande Ulf Nilsson,
0410 562 46, 070 548 24 08,
ulf.nilsson@seko.se
Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

Tugab Construction

Kontaktombud Robin Uusirantanen,
070 625 73 08,
uzirobin@gmail.com

Viking Line

Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen,
073 802 38 77
huvudfortroendeman.birkagotland@vikingline.com
1:e vice sektionsordförande
Josephine Paloranta
2:e vice sektionsordförande
Sunna Aikio

Wallenius Marine

Sektionsordförande Björn Jonasson,
08 772 06 99, 070 772 06 99,
bjorn.jonasson@walleniusmarine.com
Vice sektionsordförande Bo Enmark,
bosse@myntet.ac

Öresundslinjen

Sektionsordförande Erika Johansson,
070 518 62 14, erij@molslinjen.com
Vice sektionsordf. Mattias Andersson
mata@molslinjen.com



Returadress: Sjömannen, Seko sjöfolk,
Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån–tor 9–11 & 13–15
fre 9–11 & 13–14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDE

Kontakta i första hand den
lokala fackliga företrädaren
i ditt rederi (kontaktuppgifter
finns på föregående sida).

Ordförande Kenny Reinhold

kenny.reinhold@seko.se
Tel: 031 42 95 30

Vice ordförande Peter Skoglund

peter.skoglund@seko.se
Tel: 031 42 95 24

Kassör Mikael Lindmark

mikael.lindmark@seko.se
Tel: 031 42 95 44

Ombudsman Oskar Lindskog

oskar.lindskog@seko.se
Tel: 031 42 95 38

Ombudsman Pelle Andersson

pelle.andersson@seko.se
Tel: 031 42 95 28

Ombudsman Camilla Widman

camilla.widman@seko.se
Tel: 010-482 17 51

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

Du som är medlem i Seko sjöfolk och även vill bli medlem i Sekos a-kassa, måste aktivt ansöka om inträde. Det gör du enkelt på **www.sekosakassa.se**

Inträde i a-kassan sker den månad som ansökan görs, oavsett om du betalat in medlemsavgiften till a-kassan tidigare.



www.sjofolk.se