

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 JANUARI 2022 ÄRGÅNG 11

REPORTAGET

DRIVKRAFTEN ÄR ATT HJÄLPA MEDLEMMAR

KENNETH TORESSON ÄR KLUBBORDFÖRANDE I FÄRJE-
REDERIET OCH NY I SJÖBEFÄLSFÖRENINGENS STYRELSE

NYHETER

Oscar Lindgren blir
Sjöbefälsföreningens nya vd

INTERVJUN JONAS HELLSTRÖM

Fler söker förtidspension

NYHETER

Det har Vågrätt åstadkommit

TEMA

FÖRSVARET SATSAR PÅ SJÖFART

FÖRSVARSMAKTEN OCH SVENSK SJÖFART SAMARBETAR • FÅ SVENSKA SJÖMÄN ETT BEKYMNER • FÖRSVARsutskottet

Pandemin fortsätter att påverka sjöfarten

FEBRUARI

God fortsättning på det nya året! En god nyhet är att föreningen satsar framåt och på våra yngre förmågor. Styrelsen har valt vår ombudsman Oscar Lindgren till ny vd, han går nu in som vice vd och vi kommer att ha en inskolningsperiod under ordnade förhållanden. Under våren kommer Oscar att ta över vd-skäpet för föreningen och det kommer i enlighet med styrelsens önskemål att ske på ett kommande ordinarie styrelsemöte. Det betyder

med största sannolikhet att undertecknad kommer att kunna dra sig tillbaka under året.

Annars har det inte direkt varit någon önskestart då Corona fortfarande härjar för fullt med restriktioner och nya rekord avseende antalet smittade. Det innebär fortsatt tuffa tider framför allt för passagerar- och kryssningsrederierna. Sjöbefälsföreningen har, tillsammans med Seko Sjöfolk och Föreningen Svensk Sjöfart skickat in en hemställan att regeringen återinför den förstärkta korttidspermitteringen samt den tillfälliga förordningen om sjöfartsstöd. Stödet är oerhört viktigt för att våra svenska passagerarredier ska kunna överleva ytterligare en period av restriktioner i resandet.

De rederier som verkar internationellt har naturligtvis också stora bekymmer och vi har fått allvarliga signaler från några av de kryssningsrederier där vi har svenska sjömän. Övriga sjöfarten fungerar skapligt,



MIKAEL HUSS

men våra sjömän råkar ständigt ut för nya utmaningar. En stor del av de samtal som kansliet haft under jul och nyår handlar just om hur våra medlemmar blir drabbade. Det är allt från försenade och inställda resor till hur befäl ska hantera situationer med smitta ombord och vad som gäller avseende förbud, restriktioner respektive rekommendationer, speciellt då det ofta kommer olika bud från rederi, hamn, myndigheter och befraktare.

Pandemin har fört med sig att ovanligt många befäl slutar till sjöss, antingen går de iland för annat arbete eller så använder de sig av sjöbefälens pensionsplan, ITP Sjö, för att ta ett förtida pensionsuttag. Detta gör att många redare hör av sig till oss och berättar om ett akut läge då det gäller att bemanna fartygen. Redarna planerar för nya rekryteringskampanjer, och det är väl bra, men vill man på ett seriöst sätt både kunna rekrytera och sedan behålla sin personal måste detta synas i löner och anställningsförmåner. Lönerna, liksom anställningsförmånerna, har halkat efter i mångt och mycket, speciellt efter det att löneförhandlingarna blivit näst intill centralt styrda av det så kallade industrimärket. Konkurrerande arbetsgivare på landsidan verkar inte ha detta problem, utan kan erbjuda våra sjöbefäl bättre villkor.

Coronaläget har också medfört att vi fortfarande inte kunnat tacka av de styrelse- och valberedningsledamöter samt alla andra förtroendevalda och funktionärer som avgick i samband med kongressen för drygt ett år sedan. Beslutet att skjuta fram middagen är helt och hållet en säkerhetsfråga och ett bevis på föreningens omtanke om deltagarna. Kansliet har haft det mycket besvärligt med alla inställda och flyttade möten och sammankomster. Men självklart ska de som jobbat länge för föreningens bästa få en fin avtackning!

Vi ska också uppmärksamma att Sjöbefälsföreningen, Sveriges äldsta idag fortfarande aktiva fackförening, fyller 175 år nästa år. Förbundet godkändes av Kungl. Majt. den 22 januari 1848 och som ett bevis för detta har vi konung Oskar den förstes namnteckning på ett certifikat inom glas och ram i styrelserummet på vårt kansli i Stockholm.



sjöbefälen Nr 1

04 Nyheter

Oscar Lindgren blir ny vd i Sjöbefälsföreningen
 Det har Vågrätt åstadkommit
 Utlandsavtalet klart
 Trötthet och alkohol bakom fartygsolyckor

10 Fackligt

Rätt vid vaccination
 Vice ordförande har ordet

12 Reportaget: Hönöleden

Från fiskare till facklig förtroendeman

16 Intervjun: Jonas Hellström

Fler söker förtidspension

20 Tema: Totalförsvaret

Försvarsmakten och Svensk sjöfart i nära samarbete
 Sjöfarten på försvarsutskottets dagordning
 Få svenska sjömän ett bekymmer i totalförsvaret

28 Kultur/historia: Vikingaskeppsmuseet

Vikingaskepp låg gömt i jordhög

30 In English: Total defence

Total defence needs more Swedish seafarers



Utkommer med åtta nummer per år
 Prenumeration 350 kr/år inkl moms
 Årgång 9 Utgivningsdag 4 februari 2022

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2022

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
 info@display-umea.se

Framsidesbild Kenneth Toresson arbetar heltid som klubb-
 ordförande i Färjerederiet/Trafikverket. Foto Sofi Cederlöf

TS-kontrollerad upplaga 6 100 ex

MEDLEM AV **SVERIGES
 TIDSKRIFTER**

Oscar Lindgren blir ny vd

Ombudsmannen Oscar Lindgren har blivit vald som Sjöbefälsföreningens nya vd på ett extrainkallat styrelsemöte i januari. Han kommer att tillträda tjänsten under våren och till dess arbetar han som vice vd med att sätta sig in i vd-rollen. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

STOCKHOLM JANUARI 2022

Du har blivit utsedd till vice vd och kommer att tillträda som vd under våren. Hur känns det?

– Oerhört spännande. Att en enig styrelse har valt mig till vd känns som ett stort förtroende. Det är såklart mycket att sätta sig in i. Men jag har jobbat i Sjöbefälsföreningen under fem års tid så jag känner mig väl insatt i de flesta frågor som föreningen hanterar. Jag kommer att gå som vice vd under den första tiden och inom en snar framtid tillträda som vd. Det är ett bra sätt att sätta mig in i vd-frågorna.

Hur kommer det sig att du ville bli vd för Sjöbefälsföreningen?

– Dels har jag jobbat mycket med olika frågor, både internationellt och nationellt och jag brinner för medlemsnyttan. Frågan om vem som skulle axla rollen som vd kom upp, och när jag fick frågan om att bli vd så tackade jag ja. Jag vill utveckla föreningen framåt, där vi ska fortsätta att ge hög medlemservice och göra vår förening mer synlig, ombord på fartygen, i sociala medier, på studentmässor, och så vidare.

Varför tror du att styrelsen valde dig?

– Styrelsen har valt att rekrytera internt, eftersom de ville ha någon som var väl förtrogen med Sjöbefälsföreningens frågor, vårt arbetssätt och som har det fackliga perspektivet. Efter att jag har jobbat som ombudsman i fem år så är jag väl insatt i föreningens frågor. Jag upplever mig själv som strukturerad och jag har också lätt att få kontakt med nya människor, vilket är viktiga egenskaper som vd.

Vad vill du åstadkomma som ny vd?

– Jag vill fortsätta att ge en hög medlemservice och dessutom göra vår förening mer synlig bland våra medlemmar. Medlemmarna är vår kärnverksamhet

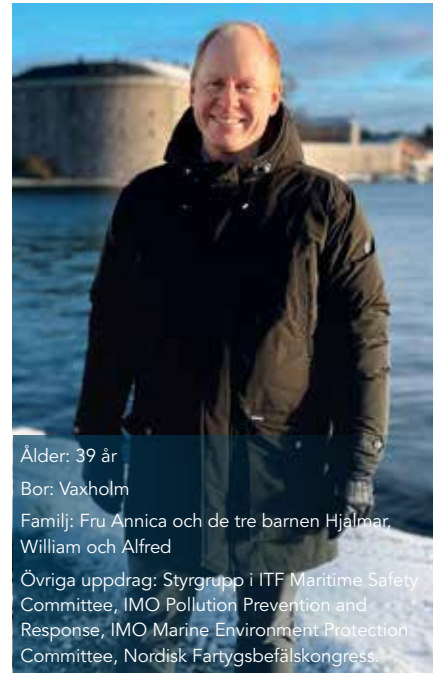
och det är de som ska prioriteras i första hand.

Hur ska du åstadkomma det?

– För det första, genom ett fortsatt bra och nära samarbete inom kansliet, med styrelsen och med våra medlemmar. Och så ska vi fortsätta att bevaka våra nationella och internationella samarbeten vi har. Mer transparens, vi ska vara synliga och jobba i alla de forum vi kan jobba i. Jag kommer under min inlärningsperiod att se över verksamheten och hur vi jobbar och se om det finns något som kan förbättras. Vi gjorde en medlemsenkät ganska nyligen och den kommer jag att gå igenom och se vad medlemmarna tycker att vi gör bra och hur vi kan förbättra oss. Till exempel är tillgänglighet en viktig fråga, alla medlemmar ska känna att de får återkoppling inom en rimlig tid.

Har du några hjärtefrågor som du brinner särskilt för?

– Det är egentligen alla våra medlemsfrågor som vi arbetar med dagligen. Just att det är en så stor bredd på frågorna, allt från arbetsmiljö till avtalstolkningar. Det kan också vara medlemmar som har hamnat i kläm. Tacksamheten som vi får av medlemmarna är obeskrivlig. Men specifikt så tycker jag att utbildningsfrågorna är väldigt viktiga, vi träffar studenterna och har en bra kontakt med ledningarna på skolorna. Studenterna är vår framtid och vi ska hjälpa dem på ett bra sätt ut i arbetslivet, till exempel genom stipendiet under praktiken. En annan hjärtefråga är de internationella frågorna som vi bevakar, och som på sikt påverkar våra medlemmar. Jag håller också på att ta över vår plats i Blå Tillväxt från Mikael Huss. Det är ett samarbete mellan Svensk sjöfart, Seko sjöfolk och oss som handlar om att stärka svensk sjöfart och öka antalet svenskflaggade fartyg, vilket jag tycker är väldigt viktigt.



Alder: 39 år

Bor: Vaxholm

Familj: Fru Annica och de tre barnen Hjalmar, William och Alfred

Övriga uppdrag: Stygrupp i ITF Maritime Safety Committee, IMO Pollution Prevention and Response, IMO Marine Environment Protection Committee, Nordisk Fartygsbefälkongress

Hur kommer medlemmarna att märka vd-bytet?

– Utifrån min roll som ny vd så kommer jag försöka att öka vår synlighet och att vi som förening finns med mer i debatten. Just nu är det många frågor som rör pandemin, men vi vet inte vilka frågor som blir prioriterade i framtiden. Min ambition är att vi ska ta tillvara på de resurser vi har på kansliet och stärka vår organisation så att vi står väl rustade framgent.

Vad har du för bakgrund?

– Från tidig barndom så har intresset för sjöfart och fartyg varit stort, vilket ledde mig till att utbilda mig till matros på Sjömansskolan i Stockholm och sen till sjökaptan på Chalmers. Jag har jobbat som styrman i rederier som Tallink Silja och Destination Gotland, och som befälhavare i skärgårds- trafik i Stockholmsområdet. Sen fick jag jobb som lärare på Sjömansskolan i Stockholm där jag utbildade elever i både praktiska och teoretiska ämnen.

Vad gör du på fritiden?

– Jag umgås med familj och vänner. Jag försöker att vara ute i naturen så mycket det går, gärna i närheten av vatten. Jag försöker träna så gott det går, till exempel gillar jag rodd och cykling, och jag gillar att resa och besöka nya platser. **SC**

Det har Vågrätt åstadkommit



Eva Nordström från Sjöfartsverket tillsammans med moderator Nina Yngve från Skärgårdsredarna.



Johan Hartler från Chalmers berättade om metoden observatörsingripande.

Drygt 60 personer deltog när Vågrätt arrangerade ett webinarium med temat "Vad har vi åstadkommit?" i mitten av januari. *TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF*

STOCKHOLM JANUARI 2022

Vågrätt är ett samarbete mellan aktörer i sjöfartsbranschen som jobbar för att öka jämställdheten och motverka trakasserier och kränkande särbehandling inom sjöfarten. Moderator på webinariet var Nina Yngve från Skärgårdsredarna. Först ut var Johanna Linder från Transportföretagen som berättade om deras projekt Framfart som ska kunna stötta transportbranschen mot mer jämställda arbetsplatser. Av de anställda i sjöfarten är 26 procent kvinnor och 74 procent män. I Framfart har de tagit fram en jämställdhetsguide med verktyg för rekrytering, till exempel en ordlista för jämställd rekrytering och ett besiktningsprotokoll för att stämma av sina rekryteringsannonser.

– Ofta krävs det bara att man ändrar några ord eller byter fokus i rekryteringsannonserna för att få fler kvinnliga sökanden, säger Johanna Linder.

Kalender för bättre arbetsmiljö

Carolina Kihlström från branschorganisationen Svensk sjöfart berättade om kalendern för bättre arbetsmiljö som de har tagit fram.

– Tanken är att skapa en så bra och trivsam arbetsmiljö som möjligt. Kalendern har tre områden: månadens diskussion, aktivitet och utmaning, säger Carolina Kihlström.

Hon berättade också om ett övnings-

material som Svensk sjöfart tagit fram, och som de hoppas ska få spridning på arbetsplatserna hos rederierna. Materialet består av färdiga övningar, så som "Den trivsamma arbetsplatsen", "Vi är varandras arbetsmiljö", "Vilka beteenden", "Jargong" och så vidare. Tanken är att rederierna ska ta materialet och anpassa det till just sin verksamhet och att övningarna ska göra att man får igång en diskussion om de här frågorna på arbetsplatsen.

Några som har provat på övningarna är Sjöfartsverket, där Eva Nordström berättade om deras arbete med övningarna och deras projekt LIST – Likabehandling och inkludering inom sjöfart och transport. Där började de med att göra en omvärldsbekantning för att se hur andra har hanterat de här frågorna.

– Den stora aha-upplevelsen för mig var hur strikt könssegregerad arbetsmarknaden är, säger Eva Nordström. Det här arbetet hamnar i jobbet med social arbetsmiljö väldigt mycket. Vi har genomfört att alla ska göra Prevents OSA-enkät varje år.

Att ingripa som observatör

Johan Hartler från Chalmers berättade om deras kurs "Bystander intervention" som nästan 500 elever har gått. Den handlar om metoden observatörsingripande, som bygger på att man fokuserar på omgivningen och vad den kan göra för att ingripa i en önskad situation.

– Forskningen visar att kränkningar inte

förekommer så ofta när det bara är två personer närvarande. Det handlar om makt och då behövs fler personer som förstärker, säger Johan Hartler.

Om en kollega till exempel säger något kränkande om en annan kollega under fikarasten så kan observatören ingripa antingen direkt eller indirekt under situationen, genom att säga ifrån eller genom att bara byta ämne och börja prata om något annat. Men det går även att agera efteråt, genom att prata med förövaren eller genom att uttrycka sympati med offret.

– De tre orden "hur mår du?" betyder mycket mer än man kan tro, säger Johan Hartler.

Seko sjöfolk vill kollektivavtala

Även Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark deltog för att berätta om deras handbok Jobba Aktivt – Vägledning vid kränkande särbehandling och sexuella trakasserier. Handboken vänder sig till fackligt förtroendevalda och skyddsombud och finns att ladda ner på Seko sjöfolks hemsida.

– Det förebyggande arbetet är väldigt viktigt. Seko sjöfolk vill ha ett kollektivavtal för kränkande särbehandling för att frågan ska hanteras så lika som möjligt i alla rederier, säger Mikael Lindmark.

Med på webinariet var också Anna-Karin Blomqvist och David Folkestén från Chalmers som redovisade sin studentuppsats, Cajsa Jersler Fransson från Sjöfartsverket som pratade om deras projekt REDO 1 och 2.0 samt Cecilia Österman, arbetsmiljöforskare vid Linnéuniversitetet, som pratade om sin studie Ogilla läget – arbetsmiljöarbete för en jämställd sjöfart, som Sjöbefälen skrev om i nr 5 2021. **SC**



Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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



Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30

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



SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Refresh: Olje- och kemikalielasthantering för fartygs- och maskinbefäl (3 dgr), ROC samt GOC. Även ECDIS (3 dgr), FB VIII, MB VIII och HSF.

www.sjosportskolan.se

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se

Utlandsavtalet klart

Lönerna i de fartyg som omfattas av utlandsavtal uppräknas från den 1 februari 2022 med 2,8 procent. De nya lönerna gäller till 31 januari 2023.

Lönerna har justerats med hänsyn till effekten av ändringar i skattesystemet, nya kost- och traktamentesersättningar samt ändringar avseende löner och tillägg enligt uppgörelsen i storsjöavtalet för år 2022. Det kan noteras att storsjöavtalets bruttolönehöjning på 2,4 procent motsvarar en nettolönehöjning på 2,8 procent.

Som tidigare är lönerna i utlandsavtalen så kallade nettolöner som förutsätter att ingen beskattning sker, förutsatt villkoren för detta uppfylls. Villkoren är liksom tidigare svensk eller EU/EES arbetsgivare, borta från Sverige minst 183 dagar under en 12-månadersperiod och att fartyget i huvudsak (75 procent) seglat i oceanfart. Sjöbefälsföreningen måste tyvärr konstatera att Skatteverket fortsatt gör egna tolkningar och bedömningar som begränsar tillämpningen av avtalet.

Kostersättning och traktamenten för 2022 klara

Nya traktamentes- och kostersättningar för 2022 är nu klara. De gäller från 1 januari 2022. Kostersättningen för 2022 blir 153 kronor, mot 149 kronor för 2021. För resa en hel dag blir det nya traktamentet 1 128 kronor, mot 1 087 kronor för 2021. För resa logi blir ersättningen 553 kronor för 2022 och för resa kost blir det 578 kronor.

Norskflaggat fartyg sjönk utanför Höganäs

I mitten av januari sjönk det norskflaggade fartyget *Bjugnfjord* utanför Höganäs. Besättningen räddades med helikopter innan fartyget sjönk. Enligt Sjöfartstidningen skriver JRCC, Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral, senare i sina sociala medier att de aldrig fick något nödrop från *Bjugnfjord*.

– Vi uppfattar ett fartyg som verkar ha problem med slagsida någonstans i Öresund. När vi tar kontakt med fartyget blir det uppenbart att de befinner sig i en nödsituation och behöver snabb undsättning. I det hårda vädret har fartygets last förflyttat sig, vilket lett till dålig stabilitet och kraftig slagsida. Det finns alltså en överhängande risk för kapsejsning, skriver JRCC på sin Facebooksida, enligt Sjöfartstidningen.

Tre ur besättningen hittades i en livflotte, medan de andra två hade stannat kvar ombord. Alla fem vinschades upp i helikopter och räddades. Nu ska den danska Haverikommisionen utreda händelseförloppet tillsammans med flaggstaten. Detta enligt SVT.

APROPÅ STENA LINES FLYTT:



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

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

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

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

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

Trötthet och alkohol bakom fartygsolyckor

Trötthet och alkohol fortsätter att orsaka olyckor till sjöss, och fartyg med tvåvaktssystem är överrepresenterade i statistiken. Sedan 2012 har det inträffat 35 olyckor och tillbud på svenska farvatten där trötthet eller alkohol varit den primära orsaken. Kollisionen mellan danska *Karin Høj* och brittiska *Scot Carrier* i mitten av december är en av dem. TEXT LINDA SUNDGREN

Det borde vara självklart att ingen ska behöva vara utmattad på jobbet och att det inte är lämpligt att dricka alkohol när man framför ett fartyg.

Av de 35 senaste händelserna är torrlastare överrepresenterade med sammanlagt 20 olyckor. Tankfartyg var inblandade i fyra händelser (varav två rörde samma fartyg och tillfälle) och övriga fartyg – såsom färjor, roro, biltransportfartyg och bogserbåtar – stod för elva fall. Av de 20 händelserna på torrlastare berodde 13 på alkohol medan 7 olyckor orsakades av att vakthavande befäl somnade.

NORRKÖPING DECEMBER 2021

Från 2012 till 2021 rapporterades 35 olyckor och tillbud med handelsfartyg på svenska farvatten orsakade av trötthet eller alkoholkonsumtion ombord, enligt siffror från Transportstyrelsen. Det är ungefär lika

många händelser inom den kategorin som skedde under perioden 2005 till 2014.

– Helst vill man förstås att antalet händelser ska sjunka och det är tråkigt att vi inte ser någon minskning, säger Patrik Jönsson vid Transportstyrelsen. Sådana här händelser är dessutom relativt enkla att undvika.

– Jämför vi med statistikutdraget för 2005 till 2014 har antalet alkoholrelaterade händelser ökat. Men om det beror på en faktisk ökning eller på att lotsar, VTS-operatörer och inspektörer blivit mer uppmärksamma

Mercy Ships Race Wednesday 11 May 2022



Support Mercy Ships!



Run/walk
5/10 km in
Mariehamn or
where you
are



Train for the race Mondays (from 6 September 2021) at 1900-2000 hrs. Start outside Alandica in Mariehamn. The training programme also published every Monday at www.facebook.com/alandssjofart

Maritime Day Thursday 12 May 2022



Organizer

ålands sjöfart

In co-operation with

Ålands
landskapsregering

DNV

WÄRTSILÄ

ALANDIA

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MEETING POINT MARIEHAMN

Information and registration at

www.sjofart.ax

på om alkohol finns med i bilden, låter jag vara osagt. Ser vi i ett längre perspektiv är jag dock ganska säker på att det generellt dricks mindre på fartygen i dag än tidigare.

Vakthavande var ensam på bryggan

Bland de olycksdrabbade torrlastfartygen hade nästan alla, 16 stycken, tvåvakts-system. I 15 fall var vakthavande ensam på bryggan när olyckan inträffade.

– Vår personal upplever att det ofta är små besättningar på torrlastare när de kommer ombord. Förmodligen är det också vanligare att man går sex om sex på dessa fartyg jämfört med exempelvis tankfartyg. Inom torrlastsegmentet är marginalerna på lasten ofta mindre än inom tank- eller biltransportfartyg och därmed försöker man kanske också hålla nere kostnaderna mer, säger Patrik Jönsson.

Majoriteten av de händelser som sker på grund av trötthet eller alkohol inträffar under dygnets mörka timmar, tidig morgon eller i skymningen. Av de 35 händelserna mellan 2012 och 2021 fanns lots eller lotsdispens ombord i 3 fall.

– När lots var ombord rapporterades händelserna som tillbud efter att lotsen upptäckte att folk ombord hade druckit. I

dessa fall kan man säga att lotsar har en säkerhetshöjande effekt. Inte minst på tvåvaktsfartyg där vakthavande kan ha varit vaken många timmar i sträck. Samma sak gäller om det finns lotsdispens på fartyget. Folk är rädda om sina papper. Det kostar en del att ta om dem och man vill inte riskera att få dem indragna, säger han.

Olyckorna i Transportstyrelsens statistik omfattar alla händelser som skett på svenska farvatten, oavsett fartygsflagg. Av de 20 händelser som inträffade med torrlastfartyg var 12 bekvämlighetsflaggade, varav 4 registrerade på Antigua och Barbuda. Ett av fartygen gick under svensk flagg.

– Men allt hänger förstås inte på flaggstaten. Det beror också mycket på rederiet och slutligen på besättningen ombord.

Behövs engagemang från lastägarna

Trötthet ombord är ett välbeforskat område och ett problem som lyfts i flera olika sammanhang. Bland annat i Transportstyrelsens rapport om arbets- och levnadsvillkor ombord som överlämnades till regeringen i maj förra året. I den pekas sådant som stress, hög arbetsbelastning och trötthet ut som problemområden inom sjöfarten och det uppges finnas en nära kopp-

ling till obalans mellan arbetstid och vilotid liksom underbemanning. Patrik Jönsson tror dock att det finns möjligheter till en mer positiv utveckling framöver. Främst genom ett ökat engagemang från lastägarnas sida.

– Vi ser ju vilken effekt oljebolagens krav på transportörerna haft inom tanksjöfarten. Kan lastägarna ställa krav även inom andra segment tror jag att vi kommer få se en förbättring, säger han.

Den uppmärksammade olyckan som inträffade i farvatten mellan Ystad och Bornholm den 14 december i fjol då det brittiska bulkfartyget *Scot Carrier* rammade det danska muddarfartyget *Karin Høj*, är under utredning. *Karin Høj* hade två besättningsmedlemmar ombord, varav den ene hittats avliden och den andre fortfarande saknas. Två besättningsmedlemmar på *Scot Carrier* anhölls efter olyckan, misstänkta för bland annat vållande till annans död och grovt sjöfylleri. **LS**



Patrik Jönsson

Maritime Day Thursday 12 May 2022

MEETING POINT
MARIEHAMN

Information and
registration at
www.sjofart.ax



Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

WELCOME!

Organizer



In co-operation with



Rätt vid vaccination

Vilka rättigheter har en arbetstagare vad gäller skyldigheten att vaccinera sig – vilka krav kan en arbetsgivare ställa? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde ger sin syn på frågeställningar på området.

Under 1980-talet hade min vän och kollega, förbundsjuristen Kurt, ett ärende där hans välkända finurlighet kom till användning. Det var en statsanställd som inte ville lämna urinprov och därför hade fått en uppsägning på grund av ordervägran. Kurt citerade då vår grundlag Regeringsformen som mycket sällan togs upp i ett rättsligt sammanhang. Där framgick och framgår fortfarande att alla är skyddade gentemot det allmänna mot påtvingat kroppsligt ingrepp. Dessutom kunde Kurt konstatera att det inte fanns någon lag som gjorde det möjligt att begränsa skyddet mot kroppsligt ingrepp – vilket i och för sig var möjligt att anta enligt grundlagen. Naturligtvis fick Kurt domstolen på sin sida och vann målet.

Lagen om offentlig anställning kom till

Då kom min vän och kollega rättschefen på departementet Lennart in och började direkt som följd av Kurts framgång att ta fram den lag som saknades. Det resulterade i Lagen om offentlig anställning (LOA) som tog in regler om periodiska hälsoundersökningar och som jag tagit upp i tidigare kåseri. Om en offentligtanställd arbetstagare har arbetsuppgifter med risk för människors liv eller hälsa är arbetstagaren på uppmaning av arbetsgivaren skyldig att genomgå hälsoundersökningar. Detta gäller dock bara om kollektivavtalet anger skyldighet att genomgå hälsoundersökningarna. Så nu täppte Lennart till Kurts finurliga lösning. Om Kurts klient efter lagens tillkomst hade vägrat att undersöka sig så hade nog fara förelegat för att han kunde sägas upp.

När det kommer till vår pandemi covid-19 så kan bristen på vaccinationsbevis innebära att personer som valt att inte vaccinera sig exkluderas i samband med deltagande i vissa samhällsaktiviteter. Med stöd av covid-19-lagen har

begränsningar möjliggjorts för att förhindra smittspridning av sjukdomen covid-19. Lagreglerna om vaccinationsbevis innefattar inskränkningar i grundlagens rättigheter såsom till exempel mötesfriheten, demonstrationsfriheten, föreningsfriheten och rätten till kroppslig integritet. Begränsningar får dock aldrig gå utöver vad som är nödvändigt. En sådan bedömning ska göras i tre steg, nämligen (i) bedömning om åtgärden bidrar till att nå målen (smittskydd) (ii) bedömning om mindre ingripande alternativ finns att tillgå samt slutligen (iii) allmän avvägning mellan berördas intressen. Denna prövning som ska göras kan säkert innebära många svåra avvägningar.

Måste ha saklig grund för uppsägning

Frågan är då om en person ska kunna sägas upp om hen inte vill vaccinera sig. Reglerna i LAS är fortfarande sådana att arbetsgivaren måste ha saklig grund för uppsägning. Om en privat eller offentlig

anställd arbetstagare inte har någon som helst kontakt med patienter eller kunder till arbetsgivaren bör inte grund föreligga. Om hen har det – och denne med tillgängliga skydd som munskydd och visir kan anses tillräckligt hindra att smitta sprider sig bör inte heller grund föreligga. Om risk föreligger trots skydd ska det prövas om arbetsgivaren kan omplacera arbetstagaren och om omplaceringen är acceptabel. Numera ska det även tas hänsyn till att faran i viss mån börjar klinga av – följderna är inte alltid längre så allvarliga att liv står på spel. Om smittan mer är att se som en vanlig influensa ska detta naturligtvis ha stor betydelse för bedömningen av om grund föreligger. Detta har ännu inte prövats rättsligt i domstol. Att fysiskt tvinga människor som inte vill vaccinera sig mot covid-19 är inte en tillåten åtgärd.

Bör provas rättsligt

Min uppfattning är att frågan så snart möjligt borde prövas rättsligt för att få klarhet i vad som är proportionerlig i förhållande till smittspridningsläge och den fara som andra utsätts för. Bedömningen görs enligt tillämpliga regler i lag, grundlagen och Europakonventionen om de grundläggande rättigheterna. Då kommer nog både Kurt och Lennart att bli nöjda. **S G**



Vice ordförande har ordet

God fortsättning på året! Hoppas att alla har fridfulla helger bakom er. Själv har jag tillbringat dem ombord. Med allt vad det innebär: mat, mat och mer mat. Julklapparna blev tyvärr nästan bortrationaliserade, på flera sätt. Men det hoppas jag bara är en engångsföreteelse.

Förra året slutade med sjöfarten i det allmänna blickfånget. Igen så har sjöfarten fått utrymme i det allmänna mediaflödet. Det pratades, många artiklar i tidningar och det fick många minuter nyhetstid. Men som vanligt så är det ju inte de "positiva" nyheterna som får ta plats. Först ut i december var det tyskägda fartyget *Almirante Storni*, byggt 2012 med Liberiaflagg som började brinna. Från den 4 december låg hon utanför Göteborg med brand i lasten. Det kablades ut spektakulära brand- och släckningsbilder i media och i sociala medier. Jag tyckte själv att det var mycket intressant att höra "privata" diskussioner om vad som hände och hur det hanterades. Lyssnade man på den sjöfartsrelaterade delen av bekantskapskretsen och bekanta gick tankegångarna på ett sätt. Lyssnade man på de som är långt ifrån branschen och inte har någon "connection" med sjöfart så lät det mycket annorlunda. Det var både intressant och lärorikt att

få "se" händelsen, samt hanteringen av den och mediabevakningen ur flera perspektiv.

Nyhetsflödet från *Almirante Storni* hade knappt ebbat ut när nästa händelse inträffade. Den tragiska olyckan med *Karin Høj*. Hade det inte funnits bilder på fartyget här, så tror jag att det bara skulle ha blivit en liten notis, med kanske något större uppmärksamhet i lokalmedia. Två av våra kollegor på havet, har blivit ihjälkörda. Två personer som inte får komma hem igen.

Även här var det intressant att följa de olika typerna av diskussioner. Lyssnade man på den sjöfartsrelaterade delen av bekantskapskretsen så var det mycket tekniskt, med AIS-spår, regler med mera. Lyssnade man på de som är långt ifrån branschen, så kändes det mest som om det var "fyllan" som var mest i blickfånget. Jag fick frågan flera gånger, är det vanligt med fylla och att man kör full på havet?? Hur kan det förekomma?? Många, både medelålders och yngre, ansåg att detta är en katastrof att det förekommer. (För de något äldre är det mer lättfattligt, de har sett hur det var för bara några decennier sedan). Att det framförs fartyg med alkohol i kroppen. Kan det vara sant?? Är det ett undantagsfall?? är flera av

frågorna jag har fått. Hur går det att stoppa och förbjuda??

Och vad svarar man på det? Ja, det förekommer. Ja, det är nog vanligare än man tror. Det är nog skillnad i kulturer och i olika länders prioritering av frågan. Jag ser bara på hur frågan hantearats under de åren jag har varit till sjöss och hur långt arbetet kommit i Sverige under den tiden. Jag hoppas att den kommer ligga kvar på samma nivå och att andra länder kommer i kapp.



ANNELIE HAMBERG



Från fiskare till facklig förtroendeman

Han är ny som klubbordförande i Färjerederiet/Trafikverket och ny ledamot i den centrala styrelsen i Sjöbefälsföreningen. Men Kenneth Toresson har tolv års erfarenhet av fackligt arbete.

– Det kommer alltid något från vänster som du inte hade räknat med, och det är ganska roligt, säger han.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

HÖNÖ NOVEMBER 2021

Kenneth Toresson växte upp på Dyrön, mellan Tjörn och Marstrand i Göteborgs skärgård.

– Jag har växt upp på sjön från det att jag kunde gå. På Dyrön var man tvungen att köra båt för att kunna komma därifrån, säger han.

Hans pappa var fiskare, men gick i land i slutet av 60-talet. Men det var något med havet som lockade även Kenneth.

– Jag hoppade på som fiskare direkt efter grundskolan. Jag tog ett sabbatsår, men det tog aldrig slut. Efteråt har jag läst upp mina behörigheter på Chalmers och i Danmark.

Kenneth jobbade som yrkesfiskare i 18 år, han drev två egna räkträlare och fiskade även torsk. Han har också hunnit med några år som långtradarchaufför. Idag bor han på Öckerö och jobbar sen 1999 på Färjerederiet/Trafikverket. Han började som timanställd, blev sedan tillsvidareanställd och är nu klubbordförande och facklig förtroendeman på heltid.

– Jag började som väskbärare till Stig Karlsson och sen till Erling Borg [tidigare klubbordförande reds. anm.] Jag trivs fantastiskt bra, det är både givande och roligt.

Det bästa med jobbet är att träffa människor, tycker han. Och att den ena dagen inte är den andra lik.

– Jag har hjälpt medlemmar som varit väldigt tacksamma, det är det som är drivkraften. Sen lär man sig väldigt mycket. Arbetsgivaren har specialister på allt, men vi sitter med på allt. Så man måste kunna lite om allting.

Det sämsta med jobbet just nu tycker han är Corona.

– Jag signade upp för det här för att träffa människor. Jag är inte gjord för digitala möten. Det har varit jobbigt. Då har det varit gött att göra inhopp och köra färja, att få göra det man ska göra.

Han fortsätter:

– Sen är det aldrig kul när det blir personpåhopp när det gäller en arbetsrelaterad fråga. Det är jag själv också skyldig till, men det är tråkigt när man inte kan skilja på sak och person, säger han. Vissa individer har svårt att förstå att vi fackliga förtroendemen ser en helhet, där vi kanske är med och deltar i beslut som är bra för helheten men som drabbar en enskild person. Men då kanske inte jag har förklarat beslutet på ett bra sätt. Och det är också sånt man får ta när man har den här positionen, säger Kenneth.



Måste ha lönesättande samtal

I Trafikverket gäller individuell lönesättning, det finns alltså inga tarifflöner, trots att många medlemmar skulle vilja ha det. Dock hade klubben en överenskommelse med arbetsgivaren om att de fick förhandla lönerna kollektivt för alla medlemmar, om man inte aktivt sa till att man ville förhandla själv. Men nu har de fått krav på sig att följa avtalet där det står att alla anställda ska ha ett eget lönesättande samtal.

– Alla anställda får ett löneförslag från arbetsgivaren som ska vara baserat på en

Kenneth jobbade som yrkesfiskare i 18 år, innan han började jobba på Färjerederiet. Nu jobbar han heltid som facklig förtroendeman.



prestationsbedömning. Antingen kan man säga ja till det förslaget eller stranda förhandlingen, och då lyfts det till kollektiv förhandling. Enligt vårt avtal har vi inga siffror, men vi har en budget att förhålla oss till.

En annan sak som har väckt upprördhet hos medlemmarna är att Saco-S, som Sjöbefälsföreningen är en del av, driver frågan om att övertidsersättningen ska vara kopplat till lönen så att man får olika ob-tilllägg baserat på vad man tjänar.

– Ob-ersättningen är ett förslag som

Saco har lagt i centrala förhandlingar, för att höja det, för då höjs det i samband med lönen. Så tanken är kanske god, men det slår orättvist. För det är ju lika obekvämt att jobba obekväma tider oavsett vad man tjänar. Tyvärr så finns det andra fackförbund som använder det här emot oss, trots att det inte är vi som driver det, utan Saco centralt, säger Kenneth.

Seko är bra på att synas

Fackförbundet Seko väg och ban är väldigt duktiga på att synas inom Färjerederiet.

– De är bra på att värva nya medlemmar, de syns på arbetsplatsen med allt från julgodis till väskor och prylar. Han fortsätter:

– Men jag brukar betona när jag pratar med medlemmar och potentiella medlemmar att vi inte använder medlemsavgiften till onödiga saker utan fokuserar på att erbjuda kvalitativ service till medlemmar. Dessutom är vi är befäl och vi har befälhavaransvar. Om något händer, om du till exempel blir anklagad för att ha orsakat en olycka, eller behöver annat



Hönöleden har APT och ska genomföra en säkerhetsövning. De varierar vilken övning som genomförs och vem som leder den.

stöd, vem vill du helst ha på din sida? Ett befälsförbund som kan de här frågorna eller ett fackförbund som jobbar med vägar och tågräls?

Jobbar fackligt på heltid

Schemat på Hönöleden är sju arbetspass på sex dagar och sen ledig fem dagar. Varje dag är uppdelad i tre skift, men det är olika scheman på alla arbetsplatser som återspeglar just den färjeledens behov utifrån trafiksituationen.

– Nu har jag 100 procent facklig tid så jag gör bara inhopp när det behövs, till exempel på sommaren och över jul och nyår. Färjerederiet är väldigt tillmötesgående med facklig tid, de ser ett värde i att ha oss fackliga, säger Kenneth.

Som facklig förtroendeman jobbar han dagtid på vardagar, 8-16.30, även om telefonen kan ringa 24/7. En vanlig dag på jobbet börjar runt 8-8.30 med möten.

– Idag var det först en intervju med en ingenjör och sen är det APT idag med säkerhetsövningar, och då brukar jag vara med.

Han jobbar numera hemifrån och har fått hem bra kontorsmöbler.

– Jag har en bra chef här på Hönöleden som jag har ett nära och bra samarbete med.

– Det som har hänt med Corona är att det blivit mycket snabba puckar, det är snabbt till möte. Innan Corona hade vi bestämda dagar när vi träffades och det var bestämt vad det skulle handla om. Nu har det blivit kortare inställningstid.

Har fått yngre medarbetare

Traditionellt har vägfärjorna varit en populär arbetsgivare för lite äldre befäl som har varit i utesjöfarten men vill ha närmare hem när de börjar närma sig pensionen. Men tiderna har börjat förändras.

– Nu är det yngre män och kvinnor som söker sig hit och helt plötsligt får vi hantera frågor om föräldraledighet och vabb. Det är jättekul att få folk mitt i livet, och det är ett väldigt engagemang för de här frågorna. Han fortsätter:

– Sen har vi svårt att rekrytera personal, för det finns ingen. Det är påtagligt på vår maskin/matros-sida och vi börjar även se det på befälssidan. Det är ett

nationellt problem. Vi jobbar med det jättehårt men vi har tuff konkurrens från de andra rederierna. Vi måste generellt göra det mer attraktivt med sjöfart, där har vi alla ett gemensamt uppdrag.

Valdes in i centrala styrelsen

Vid förra kongressen, i december 2020, blev Kenneth invald i den centrala styrelsen.

– En av de viktigaste frågorna centralt är rekrytering av nya medlemmar, att vi fångar upp våra nya medarbetare i branschen och visar dem att vi är till för dem. Vi måste hitta nya vägar, nya medlemmar och profilera oss.

Varför ville du vara med i styrelsen?

– Jag gillar att vara med och påverka. Styrelseuppdraget är ett förtroendeuppdrag, jag blev invald av medarbetare som tror på mig så det gäller att lyssna och vara ödmjuk inför det. Jag har min del med det jag kan bidra med, från vår gula lilla bubbla. Vi är alla olika delar i styrelsen som ska dra åt samma håll. Sen behöver vi inte alltid tycka lika. Men jag hoppas att jag kan tillföra en bredd och en respekt för det vi håller på med, säger han. **SC**



Kenneth hoppar ibland in som befälhavare när det saknas folk.



Linjerna som markerar filerna ska målas om, eftersom filerna har varit för smala. Det blir en säkerhetsrisk, där passagerarna i värsta fall inte kan öppna bildörrarna i en nödsituation.



Kök och vardagsrum i vaktstugan, där de anställda spenderar sina raster.



Vaktstugan på Hönöleden.



Vi söker befälhavare till sommarsäsongen 2022

Hos oss kan du arbeta till sjöss men sova hemma.

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

Läs mer och sök tjänsten på:
styrsobolaget.se/arbeta-hos-oss/lediga-jobb

Sista ansökningsdag: 6 mars 2022, urval sker löpande så skicka in ansökan snarast möjligt



Fler söker förtidspension



Att ha möjlighet att gå i förtidspension är en förmån som sjöbefäl har via ITP Sjö och Skärgård. Dock måste man jobba i den privata sektorn hos en arbetsgivare med kollektivavtal med Sjöbefälsföreningen. Sjöbefälen fick ett snack med Jonas Hellström på PRI som har hand om ansökningarna. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM DECEMBER 2021

Du tar emot ansökningarna till förtidspension, ITP Sjö/Skärgård, hur ser läget ut nu?

– Under 2021 har det kommit in fler ansökningar, men även fler förfrågningar av de som ännu inte fyllt 60. Det har varit både fler ansökningar och förfrågningar under 2021 än under 2020, trots att pandemin startade 2020. En känsla är att det beror på att många har varit korttidspermitterade och när de kommer tillbaka så är det mycket som har ändrats och blivit tuffare. På ITP Sjö har vi cirka 40 godkända ansökningar under 2021, inga på ITP Skärgård.

Hur ser ansökningsprocessen ut?

– Det brukar börja med att de ringer eller mailar och ställer frågor. Sen fyller de i en blankett och skickar in. Jag har tillgång till Alectas system så jag kollar igenom och ser så att alla krav är uppfyllda och räknar ut storleken på förtidspensionen och sen skickar jag till pensionsdelegationen för godkännande. I pensionsdelegationen sitter representanter för parterna, alltså facket och arbetsgivarna. När de har godkänt så startar vi utbetalningen, som pågår till 65 år.

Vilka är kraven för att få förtidspension?

– Man måste omfattas av ITP Sjö eller Skärgård fram till pensionsavgången. Man kan alltså inte söka om man arbetar statligt eller kommunalt. Man ska ha jobbat tre av de senaste fem åren. Det krävs en lång tjänstetid inom ITP-systemet för att få en rimlig pensionssumma. Och man ska vara fullt frisk, det här ska inte vara istället för sjukpension. Syftet är att man ska gå i pension tidigare, inte att ha det här som sjukersättning. När man väl har gått i förtidspension får man endast jobba åtta timmar i veckan i genomsnitt, fram till 65 år.

Hur fungerar förtidspensionen?

– Man har möjlighet att ansöka vid 60 års ålder, men om man går mellan 60–62 så får man bekosta en del av sin förtidspension med sitt ITPK-kapital. Om man väntar till 62 år och en månad så betalas hela förtidspensionen av ITP Sjö/skärgård och dessutom betalas resterande tjänstepension in av ITP-kollektivet, så att tjänstepensionen blir slutbetalad efter 65 år. Detta gäller dock bara för ITP 2. Men däremot betalas inget in till den allmänna pensionen när man är förtidspensionär så där tappar man lite. Man ska vara medveten om att det inte finns så många yrkeskategorier som kan gå tidigare längre, de flesta har förhandlats bort.

Hur bekostas förtidspensionen?

– Det är en procentsats av lönesumman på varje anställd hos de arbetsgivare som har kollektivavtal med Sjöbefälsföreningen på den privata sidan.

Vad händer om pengarna inte räcker till? Alltså om antalet ansökningar blir fler än pengarna som finns?

– Har man rätt att söka ITP Sjö eller skärgård och uppfyller kraven så ska man få förtidspension, oberoende av hur mycket pengar som finns i fonden. Det är ett kollektivavtal som finns som de anställda har rätt till. Tar pengarna slut så får arbetsgivarna fylla på den. Men vi stämmer av med Euroaccident, som förvaltar pengarna för ITP Sjö, och Alecta, som förvaltar ITP Skärgård, och gör en beräkning för något år framåt i tiden.

Vad ska man tänka på om man vill ansöka om förtidspension?

– Man kan börja med att ställa frågor till oss, hur det skulle kunna se ut. Det behöver arbetsgivaren inte veta. Och så kan man räkna ut när man kan gå, man får inte ha mer än 29 dagars inestående vederlag, och så får man komma överens med sin arbetsgivare om en lämplig tid att sluta, beroende på hur lång uppsägnings-

tid man har. Man får inte ha tagit ut något vederlag i pengar under ett år innan man går i förtidspension. Tanken är att man ska förbruka vederlaget först, sen gå i pension.

Hur stor andel blir beviljade förtidspension av de som ansöker?

– Nästan alla, jag skulle säga 90–95 procent. Några får avslag och några väljer att inte ta ut förtidspension eftersom nivån blev för låg.

Vilka är de vanligaste orsakerna till avslag?

– Att man har tagit ut vederlag i pengar eller att man inte har rätt till förtidspension, till exempel för att man har varit landanställd. Eller att man själv tackar nej. Många har gjort en förfrågan innan de ansöker så de har bra koll på vad som gäller.

Hur påverkas förtidspensionen om den allmänna pensionsåldern höjs?

– Som det är nu är det praktiskt omöjligt att höja den allmänna pensionsåldern till högre än 65 eftersom alla kollektivavtal har intjänande till 65. Det finns en plan att skjuta den allmänna pensionsåldern till 65. De som är födda 1961 kan tidigast gå vid 63 och de som är födda 1963 kan tidigast gå vid 64. Men det påverkar inte ITP Sjö och Skärgård.

Vad händer om den allmänna pensionsåldern skulle höjas till 67 och kollektivavtalen skulle förhandlas om?

– Då måste ITP Sjö och Skärgård också förhandlas om. Men det är långt fram i framtiden. Men i ett stort perspektiv så är det nödvändigt att människor jobbar längre. I Sverige kommer man in sent på arbetsmarknaden och fler blir äldre. Då tjänar man in pension kortare tid men vill ta ut den längre tid. Då måste man göra något. Nu är man i snitt pensionär i över 20 år jämfört med när ATP-systemet kom 1960, då var man pensionär i snitt 6 år. Det säger sig själv att det inte går ihop, om man vill ha samma nivåer på pensionerna.

Vilka är de vanligaste orsakerna till att man vill gå i förtidspension?

– Ett långt arbetsliv och att de känner sig slitna. Man får känslan att många befäl började jobba i tidig ålder och har haft ett långt arbetsliv. Ibland blir de erbjudna en ny tjänst på en ny båt och då är de inte så intresserade, då väljer de att gå i pension istället. **S C**

Grund kurstillfällen

BASIC SAFETY

14-16 feb
21-23 mar
25-27 apr
23-25
13-15 jun
27-29 jun



ADVANCED FIRE FIGHTING

8-9 feb
22-23 feb
15-16 mar
29-30 mar
3-4 maj
17-18 maj
21 maj-1 jun
7-8 jun
21-22 jun
5-6 jul



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

8 feb 7 jun
22 feb 21 jun
15 mar 5 jul
29 mar
19 apr
3 maj
17 maj
31 maj



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

8 feb 3 maj
22 feb 17 maj
15 mar 31 maj
29 mar mfl...



SHIP SECURITY OFFICER

15-16 feb
4-5 maj



MEDICAL FIRST AID

21 feb 20 jun
28 mar
2 maj
30 maj



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



FAST RESCUE BOAT

28-29 jan
18-19 feb
18-19 mar
7-8 apr
29-30 apr
20-21 maj 10-11 jun



CROWD CRISIS MNG

22-24 feb
28-30 mar
2-4 maj
30 maj-1 jun
20-22 jun



MEDICAL CARE

21-23 feb
28-30 mar
2-4 maj
30 maj-1 jun
20-22 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

CROWD CRISIS MNG

7 feb
14 mar
18 apr
16 maj
4 jul



RESCUE BOAT

8 feb 3 maj
22 feb 17 maj
15 mar 31 maj
29 mar 7 jun
19 apr mfl...



BASIC SAFETY

8-9 feb 3-4 maj
22-23 feb 17-18 maj
15-16 mar 31 maj-1 jun
29-30 mar 7-8 jun
19-20 apr mfl...



FAST RESCUE BOAT

17 mar 9 jun
31 mar 7 jul
5 maj
19 maj
2 jun



MEDICAL FIRST AID

21 feb
28 mar
2 maj
30 maj
20 jun



ADV FIRE FIGHT.

9 feb 4 maj
23 feb 18 maj
16 mar 1 jun
30 mar 8 jun
20 apr mfl...



MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

21-23 feb 30 maj-1 jun
28-30 mar 20-22 jun
2-4 maj



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide

TEMA

TOTALFÖRSVARET



Försvarsmakten övar sjöfartsskydd runt om den svenska kusten. Här är det enheter ur Amf 1 och regionala beredskapsstyrkan från P7 som i maj förra året skyddar Oskarshamn och 181:a pansarbataljonens transport med Gotlandsfärjan som en del i en oanmäld beredskapsövning. Foto Antonia Sehlstedt/Försvarsmakten.

På grund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i svenskt närområde beslutade regeringen 2015 att totalförsvaret ska återuppbyggas. Sjöfarten pekas ut som en särskilt samhällsviktig funktion som behöver fungera även under höjd beredskap eller krig, men situationen kompliceras av den stora andelen utflaggat tonnage och mängden utländska ombordanställda i den svenska handelsflottan. Hos föreningen Svensk sjöfart är förhoppningen att totalförsvarets återkomst ska återupprätta sjöfartens status i såväl samhället som politiken. TEXT LINDA SUNDGREN



Försvarmakten och Svensk sjöfart i nära samarbete

Ett pågående samarbete mellan Försvarmakten och föreningen Svensk sjöfart syftar till att säkra tillgången till fartyg och transporter, även i tider av höjd beredskap och krig. Det kan innebära ett ökat behov av svenskkontrollerat tonnage och tillgång till fler svenska sjömän.

STOCKHOLM DECEMBER 2021

Tiden när det svenska samhället var rustat för att möta ett väpnat angrepp är förbi. Beredskapslagren har avvecklats, den militära sjukvårdskapaciteten har monterats ner och avtalen med svenska företag om fortsatt produktion i krigstider har upphört att gälla. Men mot bakgrund av det förändrade omvärldsläget ska nu totalförsvaret byggas upp igen. Diskussioner pågår mellan Försvarmakten och samhällsviktiga branscher – däribland sjöfarten – för att säkerställa att hjulen fortsätter snurra även i händelse av kris eller krig. Stefan Leijonhufvud Nohrénius, processledare transport på transportsektionen vid Försvarmaktens högkvarter, leder samarbetet med sjöfartsbranschen.

– Runt 90 procent av all export och import går med fartyg så sjöfarten är mycket betydelsefull i totalförsvaret, säger han. Det vi gör nu handlar ytterst om att säkerställa Försvarmaktens transportbehov, men också andra samhällsviktiga myndigheter som Energimyndigheten, Livsmedelsverket och Jordbruksverket ska kunna nyttja de avtal som vi förhandlar fram med enskilda rederier.

Brist på svenska sjömän

Fördjupade samtal mellan Försvarmakten och föreningen Svensk Sjöfart inleddes för cirka ett och ett halvt år sedan. Samarbetet har många syften, däribland att skapa former för befraktning och hyra av fartyg för totalförsvarets räkning. Men det finns flera hinder längs vägen att övervinna innan ett stabilt transportsystem kan

vara på plats. Främst handlar det om frågor kopplade till det begränsade antalet fartyg under svensk flagg och bristen på svenska sjömän.

– I första hand behöver vi svenskägda fartyg. Det har bland annat att göra med att de kan krigsplaceras och användas genom så kallat förfogande eller rekvisition. Men eftersom antalet svenskflaggade fartyg i dag är relativt få avser vi också att arbeta med svenskkontrollerat tonnage, något som kräver att vi utvecklar system för exempelvis omflaggning om situationen kräver, säger Stefan Leijonhufvud Nohrénius.

Behovet av snabba omflaggningar hänger, enligt Leijonhufvud Nohrénius, också samman med sjöfartsskyddet.

– Om vi ska kunna erbjuda ett fartyg sjöfartsskydd underlättar det om det bär svensk flagg. Försvarmakten ska skydda svenska fartyg oavsett farvatten och konfliktnivå, men samma skyldighet föreligger inte när det gäller svenskkontrollerat, men utlandsägt, tonnage.

Inte förlita sig på utländskt tonnage

Att under höjd beredskap förlita sig på utlandskontrollerat tonnage är inget hållbart alternativ, menar Stefan Leijonhufvud Nohrénius. Svenska staten saknar möjligheter att styra över utländska fartyg och avtal med fartygsägare utanför Sverige kan väga lätt i ett försämrat omvärldsläge.



Stefan Leijonhufvud Nohrénius.

– Grundprincipen är att vi ska sluta avtal som gäller i alla beredskapsnivåer, vi har behov av transporter även i fredstid. Men om den kommersiella lösningen inte skulle fungera kan vi återöppna förfogandelagen vilket i praktiken innebär att staten kan beordra redare att upprätthålla transporter på Sverige eller hyra ut ett fartyg till Försvarmakten. Den möjligheten har vi däremot inte med utländska fartyg.

Hur många fartyg som behövs för att uppfylla Försvarmaktens och andra myndigheters transportbehov, vill Stefan Leijonhufvud Nohrénius inte spekulera kring eftersom Försvarmaktens behov är hemligt. Men för hela totalförsvaret handlar det om tonnage inom i stort sett samtliga segment och alltifrån närsjöfart till oceanfart.

– Vi behöver tankfartyg, ropax, roro och bulk, och kanske även vissa färjelinjer mellan Sverige och kontinenten. Dessutom kan Försvarmakten och andra myndigheter vid behov utöka den egna fartygsflottan snabbt genom att hyra in handelsfartyg och konvertera dem till statsfartyg. Sedan behöver vi transporter inom Sverige också för att trygga försörjningen i hela landet, som exempelvis på Gotland.

Besättningarna är en strategisk fråga

Det pågående arbetet mellan Försvarmakten och sjöfarten involverar också besättningarna. Att ombordanställda på svenskkontrollerade fartyg i dag till stor del består av utländsk personal är ett bekymmer, enligt Stefan Leijonhufvud Nohrénius.

– Enligt min åsikt är besättningarna en strategisk fråga och i ett sämre omvärldsläge är det förstas en jättefördel om besättningarna består av skandinaver och allra helst svenskar. Vi behöver bara titta tillbaka på de problem med besättningsbyten som uppstod under pandemin på grund av reserestriktioner och annat. Och det var ändå i ett läge av fred. Hur vi skulle lösa en sådan situation under pågående krig är svårt att se. Det handlar också om tjänsteplikt och krigsplacering av sjö-



män vilket i realiteten kräver svenskt medborgarskap.

Att antalet svenska sjömän har minskat stadigt de senaste decennierna, kan leda till bemanningsproblem ur ett totalförsvarsperspektiv.

– Vi har inte riktigt bottnat i personalfrågan ännu, men vi kommer fortsätta diskussionerna under våren. Innan sommaren ska bilden ha klarnat, säger Stefan Leijonhufvud Nohrénius.

Arbetar fram svenska avtal

Carl Carlsson, ansvarig för säkerhet och teknik vid föreningen Svensk sjöfart, deltar i diskussionerna med Försvarsmakten. Han säger att samarbetet hittills varit mycket positivt och att parterna utarbetat nya avtal som är anpassade efter Försvarsmaktens och andra myndigheters behov av sjötransporter.

– Det handlar om att arbeta fram svenska avtal som ska vara snabba och enkla att tillämpa för transporter inom totalförsvaret. Hela processen har varit öppen och transparent, men när det kommer till

de kommersiella delarna och upphandlingar är vi som förening inte inblandade. Det sköter Försvarsmakten direkt med de enskilda rederierna, säger Carl Carlsson.

Han berättar att det redan i dag finns avtal om transporter mellan svenska rederier och Försvarsmakten. Skillnaden i det arbete som nu pågår jämfört med tidigare är omfattningen.

– Nu rör det sig om betydligt större volymer med mer omfattande uppdrag och fler rederier involverade.



Carl Carlsson

FOTO SVENSK SJÖFART

Totalförsvaret

Totalförsvaret är all verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig och omfattar både militärt och civilt försvar. Målet för det civila försvaret är förmåga att:

- Värna civilbefolkningen
- Säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna
- Upprätthålla en nödvändig försörjning
- Bidra till det militära försvarets förmåga vid väpnat angrepp eller krig i vår omvärld
- Upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och bidra till att stärka försvarsviljan
- Bidra till att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera svåra påfrestningar på samhället i fred
- Med tillgängliga resurser bidra till förmågan att delta i internationella fredsfrämjande och humanitära insatser

Källa: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap



Försvarmaktens beredskapsinsats i sydöstra och mellersta Östersjön i augusti 2020. Foto Antonia Sehlstedt/Försvarmakten

Upphandlingarna av sjötransporter ska genomföras under året. Därefter ska fartygen bemannas. När det arbetet tar vid tror Carl Carlsson att villkoren inom svensk sjöfart kommer att hamna på den politiska dagordningen och, i förlängningen, tvinga fram förändringar.

– Vi kommer att se skillnaderna mellan de försvarspolitiska målen och den sjöfartspolitik som bedrivs. För första gången på många år kommer det att bli tydligt hur det står till inom svensk sjöfart och vilka konsekvenser det medför.

Han tror att återuppbyggnaden av totalförsvaret kan innebära en positiv vändning för svensk sjöfart och återupprätta förståelsen för sjöfartens betydelse för samhällsförsörjningen.

– Det kan leda till att vi äntligen får gehör för ett antal centrala frågor som föreningen lyft i många år. Det är en mycket stor resa vi har påbörjat och jag tror och hoppas att det ska leda till en positiv förändring för hela den svenska sjöfartsnäringsen.

Corona visade sjöfartens betydelse

Carl Carlsson säger att coronapandemin blev en påminnelse om sjöfartens betydelse för samhällsförsörjningen och hur sårbart det globala transportsystemet är för störningar. Med lagren på lastbärarna och just in time-koncept är marginalerna små och det behövs inte mycket för att transportkedjan ska brytas. I den utvärdering som Svensk sjöfart gjort om pandemins effekter på sjöfarten pekar föreningen på flera problem som kriser kan innebära för transportflödet.

– Coronan handlade inte om krig eller höjd beredskap, men det blev väldigt stökigt. Vi hade givetvis helst sluppit pandemin, men den fyllde en funktion genom att det blev väldigt tydligt vilka problem som finns och hur känsligt systemet är, säger Carl Carlsson.

Något annat som pandemin har tydliggjort, enligt Svensk sjöfarts utredning, är behovet av myndighetssamordning av frågor som rör sjötransporter inom totalförsvaret. Dels för att snabbt kunna anpassa regelverk efter nya förutsättningar. Dels för att hålla nere antalet myndighetskontakter vid beställningar av sjötransporter.

– Transportstyrelsen gjorde ett fantastiskt arbete under pandemin. Det spelade ingen roll om det var kväll, jul eller mitt i sommaren, de ställde alltid upp och löste problemen. Vi är tydliga i frågor där vi inte är överens, men i det här avseendet

var de suveräna. Transportstyrelsen tog och höll kontakten med andra myndigheter och vi anser att de måste få uppdrag och resurser att vara vår myndighet, och andra myndigheters obligatoriska kontakt i sjöfartsfrågor oavsett riksnivå, säger Carl Carlsson.

En möjlighet för sjöfarten att utvecklas

Den andra myndigheten Svensk sjöfart hoppas kommer ta ett större ansvar för sjöfarten är Försvarmakten.

– Det är inte så enkelt för en myndighet som aldrig tidigare köpt en sjötransporttjänst att göra en beställning. För att underlätta för alla inblandade förespråkar vi starkt att Försvarmakten får uppdraget och de resurser som krävs för att samordna det här. Totalförsvarsorganisationen ska fungera sömlöst och se likadan ut oavsett om det är fred, höjd beredskap eller krig och då behöver samma myndigheter bära ansvaret, oavsett beredskapsnivå, säger Carl Carlsson.

Han ser stora möjligheter för den svenska sjöfarten att utvecklas inom totalförsvaret, både på rederisidan och inom bemanning. Men han säger att det också finns behov av att samordna verksamheten inom totalförsvaret för att undvika att arbetsbelastningen ökar.

– Vi vill förstås inte att det här ska leda till att vi exempelvis får en massa fler övningar. Ambitionen är att vi inom ramen för sjöfartsskyddet ska kunna samordna övningsverksamheten med Transportstyrelsen, Polisen, Försvarmakten, hamnarna och andra inblandade så att vi kan öva totalförsvaret samtidigt. **LS**

Viktiga samhällsfunktioner

I rapporten Handlingskraft, som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) publicerade i augusti, anges de nio viktigaste samhällsfunktionerna.

- Energiförsörjning
- Transporter, inklusive sjöfart
- Elektroniska kommunikationer och post
- Information
- Livsmedel och vatten
- Finansiella tjänster
- Hälso- och sjukvård samt omsorg
- Ordning och säkerhet
- Skydd av civilbefolkningen

Sjöfarten på försvarsutskottets dagordning

Hur sjöfarten och andra samhällsviktiga funktioner ska bli en del i skyddet av Sverige är en fråga som klättrar uppåt på försvarsutskottets dagordning. Det säger försvarsutskottets ordförande, Pål Jonson (M), som betonar vikten av en svensk handelsflotta för att tillgodose transportbehovet även under höjd beredskap.

STOCKHOLM DECEMBER 2021

Enligt Pål Jonson blir frågor som rör uppbyggnaden av totalförsvaret allt mer betydelsefulla inom försvarsutskottet. Totalförsvaret kommer sannolikt att delas in i ett tiotal sektorer som är särskilt viktiga för skyddet av Sverige i händelse av kris eller krig. Det handlar om bland annat energiförsörjning, ekonomisk säkerhet, livsmedelsförsörjning och transporter.

– Sjöfarten spelar en central roll i det samhälleliga ekosystemet och under pandemin blev det tydligt hur viktig den är. Med 90 procent av import och export på köl behöver vi svensk sjöfart för att kunna trygga försörjningen även under höjd beredskap och ytterst krig. Just nu håller vi på att ta in ett antal utredningar som berör uppbyggnaden av totalförsvaret och där ingår sjöfarten, säger Pål Jonson.

Behöver vara svenskkontrollerat

Pål Jonson menar att det inte bara handlar om att ha en tillräcklig mängd fartyg som trafikerar Sverige. Det tonnage som omfattas av totalförsvaret behöver även vara svenskkontrollerat. Dels för möjligheten att kunna styra godsflöden och upprätta beredskapsplaner, dels för att öka tillgängligheten av transporter till och från Sverige.

– Jag kan inte säga hur stor den svenska handelsflottan behöver vara, men vi ser att det finns behov av svenska fartyg. Men då måste det också skapas villkor för en konkurrenskraftig handelsflotta och den frågan ligger hos trafikutskottet tillsammans med berörda departement och myndigheter, säger Pål Jonson.

Att det även kan finnas ett behov av



Pål Jonson

FOTO MODERATERNÄ

svenska sjömän inom totalförsvaret, säger Pål Jonson att han är medveten om.

– Framför allt handlar det om att det krävs svenskt medborgarskap för att kunna krigsplacera personalen. Jag förutsätter att den här frågan är på dagordningen hos Trafikverket, Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarmakten, säger han och fortsätter:

– Att bygga upp ett totalförsvaret är bland det svåraste ett samhälle kan göra och det finns flera utmaningar. Den stora skillnaden i dag jämfört med det totalförsvaret vi hade under kalla kriget är att den kritiska infrastrukturen numera till stor del ägs av privata bolag. Det innebär att det kommer krävas en bred samverkan och kontraktskrivande mellan staten och privata aktörer. Det kommer att kosta en del, men det här arbetet måste göras. **LS**

Enligt försvarsministerns pressekreterare, Toni Eriksson, är sjöfarten i totalförsvaret inte en fråga som i dagsläget finns på Peter Hultqvists bord.

Få svenska sjömän ett bekymmer i totalförsvaret

En avsiktsförklaring mellan föreningen Svensk sjöfart och Försvarsmakten ska leda till ökad rörlighet av sjögående personal och gemensamma rekryteringsinsatser. Men endast sjömän med svenskt medborgarskap är aktuella inom det militär-civila samarbetet och hur den stora andelen utländsk personal på svensk-kontrollerade fartyg ska hanteras är ännu inte klarlagt.

STOCKHOLM DECEMBER 2021

Såväl handelsflottan som marinen har behov av att stärka personalförsörjningen samtidigt som det finns en ambition att civil och militär verksamhet ska närma sig varandra inom ramen för totalförsvaret.

Mot bakgrund av detta undertecknade Försvarsmakten och föreningen Svensk sjöfart i höstas en avsiktsförklaring. Den ska ligga till grund för gemensamma rekryteringsinsatser och underlätta karriärväxling och andra former av personalsamarbeten mellan civil och militär sjöfart.

Försvarsmaktens personaldirektör Klas Eksell och Rikard Engström, dåvarande vd för Svensk sjöfart, skrev på en avsiktsförklaring för karriärväxling i november förra året.



FOTO SVENSK SJÖFART

Göran Oscarsson arbetar vid Ledningsstabens personalavdelning och är chef för Försvarsmaktens arbetsgivarrelationer.



Göran Oscarsson

– Jag är övertygad om att vi tillsammans kan öka attraktionskraften för sjömansyrkena, det har vi sett i andra branscher som vi samarbetar med, säger han. Ett exempel är it och cyber där vi märker att ungdomarna blir intresserade när vi uppträder tillsammans på rekryteringsmässor och visar vad vi har att erbjuda.

Det första formella steget

Avsiktsförklaringen beskrivs som det första formella steget i samarbetet kring personalförsörjningen mellan handelsflottan och marinen. Under våren ska arbetet konkretiseras och olika former av insatser diskuteras för att sedan börja genomföras under hösten. Som förslag på gemensamma aktiviteter nämner Göran Oscarsson bland annat rekryteringsmässor.

– Ett exempel är Donsö Shipping meet. Där var Försvarsmakten med på egen hand för ett par år sedan, men där skulle vi kunna uppträda gemensamt. De stora gymnasie-mässorna i Stockholm, Göteborg och Malmö är andra exempel på möjliga gemensamma plattformar. I år firar den svenska marinen dessutom 500 år och i samband med det har vi en mängd aktiviteter kopplade till sjöfarten där vi kan delta sida vid sida med handelsflottan.

Utöver gemensamma rekryteringsinsatser finns en ambition att underlätta för växelvis tjänstgöring på militära och civila fartyg. Utbildningar och kursinnehåll ska granskas för en tydligare bild av skillnader och likheter mellan militära och civila befälsutbildningar och vilka kunskaper som eventuellt kan behöva kompletteras. Göran Oscarsson säger att det bland annat kan finnas möjligheter

för sjöbefäl att växeltjänstgöra inom systemet för reservofficerare.

– Förr jobbade reservofficerarna på befattningar i den civila sjöfarten för att emellanåt komma in och tjänstgöra i flottan, och det är något vi vill öppna upp för igen. Som reservofficerare har man två arbetsgivare, en civil och en militär, och det handlar snarare om dubbeltjänstgöring än karriärväxling.

Göran Oscarsson berättar att det finns en mängd reservofficerare registrerade i Forsvarsmakten. Men systemet har varit nedprioriterat under decennier och många reservofficerare har inte tjänstgjort på länge eller börjar närma sig pension. Därmed finns ett behov av att rekrytera nytt till den personalkategorin.

– Exakt hur stort behovet är vet vi inte ännu, men vi räknar på det. Behovet av reservofficerare kommer också att öka i takt med tillväxten i Forsvarsmakten.

Goda möjligheter till samarbete

På manskapssidan kan personalsamarbetet handla om visstidsanställda sjömän som efter sin tjänstgöring i marinen ska söka jobb på den civila arbetsmarknaden.

– Kontraktsanställda soldater och sjömän är personalkategorier som vi införde 2012, efter att värnplikten blivit vilande. De arbetar maximalt tolv år i Forsvarsmakten, men i praktiken är det få som stannar längre än åtta år, säger Göran Oscarsson och fortsätter:

– Efter det ska de övergå i ett civilt engagemang och den som arbetat åtta år som matros i marinen borde vara intressant som matros på civila fartyg. Ofta vill vi behålla de här sjömännen som deltidssjömän för tidvis tjänstgöring, även om deras huvudsakliga arbetsgivare är någon annan.

Enligt Göran Oscarsson finns det goda möjligheter till samarbeten kring sjögående personal mellan Forsvarsmakten och handelsflottan. Men det är enbart svenska medborgare som kan komma ifråga.

– Och det gäller samtliga befattningar i Forsvarsmakten, alltså även de civila, säger han.

Att många av dem som i dag arbetar på det svenskkontrollerade tonnage är utländska medborgare, är en fråga som ännu inte diskuterats närmare.

– Vi har precis startat upp det här samarbetet med sjöfarten och vi har inte alla svar ännu. Vi behöver också lära oss den civila sjöfarten och hur kompetensförsörjningen fungerar där, och vice versa, säger Göran Oscarsson. **L S**

Sjöfartsverkets säkerhetschef: Utmaning att kommunicera ut det här internt

Hos Sjöfartsverket pågår planeringen för att inom ramen för totalförsvaret upprätthålla och säkerställa landets sjövägar. Det handlar om bland annat utbildning, beredskapsplanering, krigsplacering av personal samt samordning med andra myndigheter.

NORRKÖPING DECEMBER 2021

Sjöfartsverket har till uppgift att upprätthålla den infrastruktur som tillhör sjöfarten och möjliggöra transporter till och från svenska hamnar. Nu pågår arbetet med att planera för att verksamheten ska fungera under höjd beredskap och säkerställa att myndighetens personal har kunskap om rollen inom totalförsvaret. Arbetet bedrivs på bred front på alla avdelningar och enheter där Sjöfartsverkets centrala enhet för säkerhet och beredskap är sammanhållande.

– I stort har Sjöfartsverket samma uppgifter i höjd beredskap som i fredstid och det vi ansvarar för i dag ska vi också ansvara för i morgon, säger Sjöfartsverkets säkerhetschef Cay Pettersson. Självfallet kommer våra prioriteringar att se delvis annorlunda ut i höjd beredskap. I ett så tillspetsat läge där samhällets högsta värden står på spel ska vi enbart bedriva den verksamhet som totalförsvaret behöver. Då kommer vi exempelvis nedprioritera en del av den dagliga administration som vi genomför i dag.

Ingår att krigsplacera personal

Inom Sjöfartsverkets uppdrag i totalförsvaret ingår att krigsplacera personal. Det är något som numera lyfts fram i myndighetens rekryteringsannonser, men som också omfattar befintlig personal.

– En utmaning har varit, och är delvis fortfarande, att kommunicera ut det här internt. Alla våra medarbetare behöver få förståelse, kunskap och medvetenhet för det vi gör och vårt uppdrag kopplat till höjd beredskap, säger Cay Pettersson.

Som exempel berättar Cay Pettersson att han och andra medarbetare vid enheten deltar i grundutbildningen av nyanställda lotsar och berättar om bakgrunden och syftet med återuppbyggnaden av totalförsvaret.

– Till vår glädje får vi positiv feedback när vi pratar om deras viktiga roll som lotsar och den större uppgift de har utöver den de löser på daglig basis. Det handlar om att vara en del i den för Sverige strategiskt viktiga försörjningen, och ytterst bidra till vår suveränitet och demokrati.

Sjöfartsverket levererar i kris

Han konstaterar att arbetet med Sjöfartsverkets uppdrag i totalförsvaret pågår i enlighet med statliga direktiv och i samarbete med andra myndigheter och aktörer. Hur långt det är kvar tills arbetet är slutfört kan han inte svara på, men säger att pandemin var ett kvitto på att myndigheten redan har förmåga att leverera i kristider.

– Sjöfartsverket har en omfattande operativ verksamhet och vår organisation visade ett fantastiskt engagemang och robusthet under covid-19. Vi har klarat vårt uppdrag nästan helt utan påverkan. Jag är övertygad om att vi i händelse av annan påverkan kommer att göra vårt yttersta för att lösa de uppgifter vi har ansvar för så långt det är möjligt. **L S**



Cay Pettersson

FOTO SJÖFARTSVERKET



Osebergsskeppet grävdes ut mellan 1904-1905.

Vikingaskepp låg gömt i jordhög

På Vikingaskeppsmuseet på Bygdøy i Oslo finns några av världens bäst bevarade vikingaskepp av trä och mängder av unika fynd från vikingagravar runt Oslofjorden. Det är en skattkammare för alla som är intresserade av vikingatiden och med Osebergsskeppet som den verkliga dyrgripen. Sammanlagt rymmer museet fyra världsunika vikingaskepp – och fler är på gång. TEXT MATS NIHLEN

OSLO JANUARI 2021

Nära Svinesund på gränsen mellan Norge och Sverige är norska arkeologer i full färd med att gräva ut ytterligare ett vikingaskepp – Gjellestadsskeppet, som upptäcktes 2018 och som också kommer att få plats på museet.

Vikingaskeppsmuseets äldsta och finaste skepp är Osebergsskeppet, som byggdes någon gång mellan åren 815 och 820 och man tror att det användes som en kunglig jakt.

Det var 1903 som man vid Oseberg nära Tönsberg i Sydnorge fann ett av de märkligaste vikingaskepp som påträffats i Nor-

den. Det var ett vackert fartyg, byggt av ek och fylld av en märklig last.

Osebergsskeppet, som är det tidigaste fyndet i Skandinavien av ett skepp med mast och segel, låg i en stor hög och var inbäddat i lera och torv hermetiskt slutet och därför på ett förunderligt sätt bevarat i tusen år och mer. Knappast något fynd i världen har gett oss en så klar inblick i vikingarnas värld.

Utgrävningen var osedvanligt svår. Att den lyckades så över all förväntan kan främst tillskrivas den skicklige svenske grävningsledaren Gabriel Gustavson, en gotlänning som i början av 1900-talet blivit professor vid universitetet i Oslo (då hette det Kristiania) och chef för dess arkeologiska museum, med vikingatiden som specialitet.

Det var den 8 augusti 1903 som de första fragmenten av det märkliga skeppet, som dateras till omkring 800 e Kr, påträffades

av en bonde från Osberg nära Tönsberg, fyra kilometer från stranden.

Han hade grävt i en hög, sedan gammal känd men nu illa medfaren. Bonden hade då påträffat svart trävirke och tyckte att det var värt att anmäla fyndet till universitetet. Professor Gustafson, som väl hade sina misstankar, ryckte ut. Vid en förberedande undersökning som omedelbart företogs kunde han snart konstatera att man påträffat ett skepp. Det såg så pass märkligt ut att han beslöt göra en fullständig utgrävning.

Gravkammare

Så gott som hela påföljande år höll arkeologerna på med utgrävningen och uppbyggnaden. Trots att vissa förskjutningar, jordpress och en del nedkastade stenar hade deformerat skeppet var det förvånansvärt väl bibehållet, även om virket hade gått i stycken.

Det var som en hel forntida epok kommit arkeologerna till mötes; som om man trätt in i en forntida kungsgård med allt en sådan innehöll av möbler och husgeråd, verktyg och prydnader.

Varje dag medförde nya överraskningar. En gravkammare var byggd över fartygets mitt från masten akter över. Den hade en gång hemsökts av gravplundrare och en del fynd låg därför spridda över en stor del av skeppet. Skelettdelarna som påträffades hade tillhört två kvinnor, den ena en högättad dam (kanske sagornas drottning Åsa, maka till konung Gudröd i Vestfold) och hennes tjänarinna som fått följa henne i graven.

Kvinnliga redskap

Det överflödande rika gravmaterialet, som med möda plockades fram, innehöll typiska kvinnliga redskap, från väv- och spinnredskap till trådnystan och vax. Därtill en fyrehjulad vagn, försedd med rik ornamentering, fyra slädar, även de med konstligt utförda ornament, flera sångar, en kvarnsten, köksredskap, såsom baljor och byttor.

Dessutom ekkistor som innehöll redskap och bruksföremål, tygrester, fjäder och dun av dynor och putor, en rund stång med inskurna runor, flera åror (det har funnits plats för 15 par som suttit i hål på det översta bordet), ett mycket välbevarat skeppsankare, ett skickligt uppsatt roder och diverse skeppsinventarier.

Det fanns också flera skelett i skeppet av bland annat hästar, kor och hundar. Det var tydligen djur som man dödat i

samband med begravningen och sedan kastat in i skeppet för att de skulle följa sin härskarinna till den andra sidan.

Skeppet var som nämnts helt av ek medan masten, bottenbräderna och årorna var av furu och fynden inuti av bok eller annat mjukare virke. Det hade hållit sig så bra att det kunde uppvärmas och böjas tillbaka till sin ursprungliga form, det gällde till och med de höga stävorna!

När grävningen var avslutad togs skeppet upp i ett par tusen delar, som noga nummerades och märktes. Allt lagrades sedan på fyndplatsen och fördes vid jul-tiden 1904 till Oslo, där de magasinerades på Akershus.

De första månaderna av 1905 åtgick att skaffa pengar till konservering. Sedan kom den besvärliga unionskrisen, då krigsmoln hotade. Det året hade man inte tid att syssla med ett gammalt vikingaskepp.

Dödskepp

Våren 1906 var faran över och professor Gustafson och hans män kunde ta itu med de nerpackade fynden. I ett särskilt hus blev kölen sträckt och skeppet åter sammansatt, bord för bord som när det en gång byggdes.

Gabriel Gustafson hade varit förutseende nog att ta med en hel stab av praktiskt

utbildade män. Ingenjör Glende hade mätt upp skeppet redan under utgrävningen. Efter hans mått blev fartyget nu hopfogat, ett arbete som utfördes av en ingenjör och fyra skeppstimmermän – både teoretisk och praktisk erfarenhet var väl företrädd.

Osebergsskeppet var ytterst elegant i formen, med fina proportioner (21,5 meter långt och 5 meter brett) och byggt i ek. Många anser att det är det vackraste av alla vikingaskepp som bevarats till vår tid. Någon särskilt sjöduelig båt har det inte varit och man har därför velat se den som en med åror och segel försedd lustjakt. Osebergsskeppets skickligt stadgade mast visar emellertid att segelkonsten var väl känd i Norden på 800-talet. Men främst har det varit ett dödskepp som i detta fall har fört sin drottning till "landet på den andra sidan". Vi har många mot-svarigheter till detta både i Norge och i Sverige, men ett så praktfullt skepp som detta känner vi inte.

För den som idag vill studera Osebergsskeppet är det väl ordnat. Det står nämligen uppställt i en ståtlig hall i Vikingskipshuset, ofta kallat Vikingskipsmuseet (Vikingaskeppsmuseet), tillsammans med tre andra vikingaskepp som påträffats runt Oslofjorden. En stor del av våra kunskaper om vikingaskeppen har vi fått från dessa gamla skepp. **M N**



Osebergsskeppet byggdes någon gång mellan åren 815 och 820 och man tror att det användes som en kunglig jakt. Foto Petter Ulleland

Total defence needs more Swedish seafarers

A declaration of intent between the Swedish Shipowners' Association and the Swedish Armed Forces will lead to increased mobility among seafarers and joint recruitment drives. This military-civilian cooperation only applies to seafarers with Swedish citizenship, however, and it remains unclear how the large number of foreign staff on Swedish-controlled ships will be affected. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Both the merchant navy and the Navy need to secure future personnel, at the same time as there are plans for the civilian and military sectors to work together in the area of total defence. With this in mind, the Swedish Armed Forces and the Swedish Shipowners' Association signed a declaration of intent last autumn, which will form the basis for joint recruitment actions and make career changes and other forms of personnel cooperation easier between civilian and military seafarers. Göran Oscarsson works at the Management Staff's HR department and is head of the Armed Forces' employer relations.

"I am convinced that we can increase the attractiveness of the seafaring professions by cooperating, which we have already seen in other sectors that we work with," he says. "One example is IT and cyber security, where we have noted that young people show an interest when we work together at recruitment fairs and show what we have to offer."

The first formal step of cooperation

The declaration of intent is described as the first formal step in cooperation for personnel supply between the merchant navy and the Navy. The work will be planned in more detail and various forms of actions will be discussed before they are implemented in the autumn. Göran Oscarsson mentions recruitment fairs as one proposal for joint activities.

"Take the Donsö Shipping Meet, for

example. The Armed Forces were there in their own right a couple of years ago, but we could certainly work together. The big high school fairs in Stockholm, Gothenburg and Malmö are other examples of potential shared platforms. The Swedish Navy is celebrating its 500th anniversary this year and we have a number of activities linked to shipping in that context, where we can participate alongside merchant shipping."

Opportunities for naval officers

In addition to joint recruitment measures, the plan is to simplify procedures for alternating service on military and civilian ships. Training and course contents must be examined closely to get a clear picture of similarities and differences between military and civilian officer training and what areas of knowledge may need to be boosted. Göran Oscarsson says that there could be opportunities for naval officers to alternate their service within the system for reserve officers.

"In the past, reserve officers had jobs on civilian ships but would occasionally serve in the Navy, and that is something we would like to reintroduce. As a reserve officer you have two employers: one civilian and one military, and it is really closer to dual service than switching career."

Göran Oscarsson says that there are a large number of reserve officers registered in the Armed Forces, but the system has been given low priority for decades

and many reserve officers have not served for years or are coming up to retirement age, so there is a need to recruit new personnel in that category.

"We don't have any exact numbers yet, but we are working on it. The need for reserve officers will also increase in line with the expansion of the Armed Forces."

On the manpower side, the system of personnel cooperation could apply to temporary seafarers who, after serving in the Navy, will apply for jobs in the civilian labour market.

"Contract soldiers and sailors are two personnel categories that were introduced in 2012 after conscription was discontinued. They work a maximum of twelve years in the Armed Forces, but in practice few stay longer than eight years," He continues.

"After that they go over to the civilian sector and anybody who has worked for eight years as a seafarer in the navy should be in demand as a seafarer on civilian ships. We often want to keep these people on as part-time seafarers for occasional service, even if they have another main employer."

Only Swedish citizens

According to Göran Oscarsson, there is great potential for collaboration on seafaring personnel between the Armed Forces and the merchant navy, but only Swedish citizens can be considered.

"This applies to all positions in the Armed Forces, even for civilians," he says.

The fact that many of those currently working on Swedish-controlled vessels are foreign nationals has not yet been discussed in any detail.

"We have only just started this collaboration with the shipping sector and we do not have all the answers yet. We also need to learn more about merchant shipping and how skills supply works for them, and vice versa," explains Göran Oscarsson.

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

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2022, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för åtta personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	6 000 kr*
17–53	3 500 kr*

*inklusive städning



SÄLEN

Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset är fullt möblerat, och sängutrustning (ej sänglinne och handdukar) finns för åtta personer.

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–53	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare för andra ändamål.



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta–tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–53	2 500 kr	3 000 kr

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

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

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEDELSKAP

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

INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

PASSIVT MEDELSKAP

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

STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Oscar Branje (kontaktperson)
tel 0733-29 92 92, e-post oscarbranje@icloud.com

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77
e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktperson)
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

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

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

John Borgman
tel 070-77 55 845, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Ulf Jöhns (kontaktperson)
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

Conny Smedkvist (kontaktperson)
tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portulea.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

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

RESSEL

Niclas Jornèe
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

Victor Söderlund (kontaktperson)
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

SJÖVÄGEN

Daniel Nilsson
tel 073-981 32 89, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Mikael Johansson
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 070-566 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravald (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post kaptentr@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

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

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Fredrik Bengtsson
tel 070-930 76 46, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson (kontaktperson)
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

Jonas Levin (kontaktperson)
tel: 073-913 18 12 e-post: levin@hush.com

TT-LINE

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

WALLENIUS

Vakant

VENTRAFIKEN

Michael Olsson
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikkklubben@sjobefal.se

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

Per Ishøy (kontaktperson)
tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Rylander
tel 072-019 40 44, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**Svenska
sjöräddare smiter
från jobbet.**

Tack alla arbetsgivare som låter våra sjöräddare
släppa allt för att rädda liv till sjöss när larmet går.
Läs mer på sjoradddning.se



Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA ENKELT DIN PLATS ONLINE

Välj att göra det hos oss på ÖMC som är en ideell förening med över 20 års erfarenhet av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord.

Professionella instruktörer med lång arbetslivserfarenhet inom sina respektive områden. Våra kurscenter på Öckerö och Rindö erbjuder unika lokaler och övningsfält mitt i farleden.

Vi har säkerhet, miljö och lärande i fokus i allt vi gör, och vi återinvesterar allt överskott i att vidareutveckla vårt kurserbjudande till nytta för dig, som har valt havet som arbetsplats.



ÖCKERÖ MARITIME CENTER
ÖCKERÖ & RINDÖ | WWW.OMC.NU