

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 1 JANUARI 2023 ARGÅNG 12

NYHETER

**Sjöbefälsföreningen  
vann i Arbetsdomstolen**

INTERVJU NATHAN SHACHAR

**Ny sjöfartsbok om  
Johnsonlinjen**

KULTUR/HISTORIA

**Sjöfartsillustrationer  
lyfter kvinnor till sjöss**

REPORTAGET

## KAPTENEN SOM VÄGRAR GÅ I PENSION

ALBERT HÅKANSSON GICK TILL SJÖSS NÄR HAN VAR 15 ÅR

TEMA

## SJÖFARTSPOLITIK

INTERVJU MED INFRASTRUKTURMINISTERN • MÖTE OM BRANSCHENS VILLKOR OCH FRAMTID • FÖRSVARSPOLITISK FRÅGA

# Tillsammans är vi starka

## JANUARI

I mitten av januari kom så AD-domen i frågan om minusvederlag som Sjöbefälsföreningen har drivit i cirka två och ett halvt år. Resultatet? Vi vann. Arbetsdomstolen gav Sjöbefälsföreningen rätt. Frågan gällde huruvida skärgårdsrederiet Rederi Ballerina hade rätt att ge sina anställda minussaldo på vederlaget när den schemalagda arbetstiden var mindre än den avtalade.

Det är såklart en skön känsla att vinna, men den här frågan var även principiellt viktig för Sjöbefälsföreningen och våra medlemmar. Nu har vi ett utlåtande från domstolen och kan känna oss trygga i att minusvederlag inte är accepterat.

Just den här frågan får nu stor uppmärksamhet, du kan läsa mer om domen både på nyheterna på sidan 4 och i Stellan Gärdes juridiska krönika på sidan 10. Men på många sätt illustrerar detta den fackliga processen som

pågår ute på arbetsplatserna hela tiden. Det vill säga, den lokala klubben blir kontaktad av en eller flera medlemmar som påtalar ett problem som har uppstått. Den lokala klubben vänder sig till oss centralt för att få rådgivning och stöttning. Sen kallar de till lokal förhandling med sin arbetsgivare, antingen själva eller tillsammans med oss centralt. Ofta löser sig frågan där, men ibland skiljs man i oenighet. Då lyfts frågan till central nivå och en ny förhandling påkallas. Här deltar vi nu centralt tillsammans med någon eller några representanter från klubben samt rederiet tillsammans med en representant från deras arbetsgivareorganisation, vanligtvis Almega eller Sarf. Ofta löser sig konflikten här. Men det händer också att den centrala förhandlingen avslutas i oenighet. Då har båda parter, det vill säga vi eller arbetsgivareorganisationen, möjlighet att gå vidare ytterligare ett steg och stämma den andra parten i Arbetsdomstolen. Det är dock inget man gör lättvindigt, en domstolsprocess tar lång tid och kan komma att kosta flera hundratusen kronor.

OSCAR LINDGREN

Pengar som man visserligen får tillbaka merparten av om man vinner, men å andra sidan tvingas betala för både sig själv och motparten om man förlorar.

Det är sällan som vi skriver och uppmärksammar alla dessa lokala och centrala förhandlingar, precis som vi inte heller går ut med enskilda ärenden. Och det ska vi inte heller göra. De flesta förhandlingar rör känsliga ärenden som inte ska komma ut. Men ibland, när någon frågar varför man ska vara med i facket, eller ifrågasätter om det verkligen är värt månadsavgiften för att vara med, då har jag lust att berätta om alla ärenden vi driver, alla förhandlingar vi är med på och allt bra vi gör för våra medlemmar. Istället för att bara svara något klyschigt i stil med "tillsammans är vi starka" eller "facket är som en hemförsäkring, ovärderlig när det händer något". Vilket såklart också är sant, men ibland vill man kunna vara lite mer konkret.

Därför är jag så glad över att äntligen kunna vara det. Konkret. Konflikten om minustid startade precis som vanligt med att medlemmar i Sjövägen, som drivs av Rederi Ballerina, hörde av sig och berättade att rederiet hade påfört dem minustid på vederlagssaldot då den schemalagda arbetstiden var mindre än deras avtalade arbetstid. "Får man verkligen göra så?" undrade de. "Nej", svarade vi, "vederlag kan aldrig hamna på minus". "Det kan det visst", menade rederiet under vår lokala förhandling, som slutade i oenighet. Även en central förhandling hölls, men med samma resultat. Frågan hamnade då på bordet hos Sjöbefälsföreningens styrelse som diskuterade huruvida vi skulle ta frågan vidare till Arbetsdomstolen. Det bestämdes att frågan var så principiellt viktig för våra medlemmar att det var värt det. Den 20 januari 2021 lämnades stämningssökan till Arbetsdomstolen in.

Sjöbefälsföreningens jurister, ombudsmän, tidigare anställda och den lokala klubben i Sjövägen har lagt ner åtskilliga timmar på den här processen. Allt från att leta i arkiv efter gamla avtal till att förbereda vårt ställningstagande och samla vittnesmål. För att inte tala om de modiga anställda som faktiskt ställde upp och vittnade om hur processen med minustid gått till. Vi har även haft två jurister från Sveriges ingenjörer till vår hjälp, som har drivit målet i AD. Förutom själva huvudförhandlingarna så har det hållits muntliga förberedelser och förlikningssamtal. Många, många timmar och kronor har investerats i det här målet. Och så, två år senare, får vi ta del av resultatet. Vi vann. AD gick på vår linje och höll med om vårt resonemang att vederlag inte kan ligga på minus.

Om det här inte rättfärdigar orden "tillsammans är vi starka" och ger dem en konkret innebörd, då vet jag inte vad som gör det.



4



# sjöbefälen Nr 1

## 04 Nyheter

Sjöbefälsföreningen vann i Arbetsdomstolen  
Ny delrapport: *Estonia* var inte sjövärdig  
Branden på *Almirante Storni* orsakades av ljusbåge i kabel

## 10 Fackligt

Målet var en seger för Sjöbefälsföreningen  
Ordförande har ordet

## 12 Reportaget: Albert Håkansson

Kaptenen som vägrar gå i pension

## 16 Intervjun: Nathan Shachar

Ny sjöfartsbok: "Johnsonlinjen och Latinamerika"

## 20 Tema: Sjöfartspolitik

Infrastrukturministern: "Svenskflaggade fartyg är viktigt av flera skäl"  
Sjöfartspolitikiskt möte om branschens villkor och framtid  
Rapport: Tonnageskatten och stämpelskatten måste reformeras  
Sjöfarten är åter en försvarspolitisk fråga

## 28 Kultur/historia: Sjöfartsillustrationer

Emily Gyllenspetz skapar karaktärer för att lyfta fram kvinnor till sjöss

## 30 In English: Maritime policy

Shipping – a defence policy issue



12



28

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 12 Utgivningsdag 3 februari 2023

**Ansvarig utgivare** Oscar Lindgren

**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 2023

**Annonser** Sonia Tilly 090 711 523 sonia.tilly@vkmedia.se

**Framsidesbild** Albert Håkansson gick till sjöss när han var 15 år och har seglat på alla hav. Foto Johan Sievers

**TS-kontrollerad upplaga** 6 000 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

# Sjöbefälsföreningen vann i Arbetsdomstolen

Sjöbefälsföreningen har drivit en tvist i Arbetsdomstolen mot skärgårdsrederiet Rederi Ballerina och Almega gällande minusvederlag. Den 18 januari meddelades Arbetsdomstolens dom, som är till Sjöbefälsföreningens fördel. Ballerina och Almega ska betala skadestånd till Sjöbefälsföreningen på 40 000 kronor, samt rättegångskostnader.

– Vi är jättegglada att Arbetsdomstolen valde att gå på vår linje. Den här domen är principiellt viktig för oss och våra medlemmar, säger Oscar Lindgren, vd på Sjöbefälsföreningen. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

**STOCKHOLM** JANUARI 2023

Tvisten gällde att Sjöbefälsföreningens medlemmar i Sjövägen, som ägs av Rederi Ballerina, schemalades för lite arbetstid under sina arbetsveckor. Rederi Ballerina kör upphandlad trafik för SL i Stockholm och när uppdragen blev fler krävdes det fler personer för att bemanna turerna, varpå de anställda fick för lite arbetstid. Detta ledde till att rederiet skrev minus på de anställdas vederlagssaldo. De anställda skulle sedan "arbeta in" det negativa vederlaget.

Sjöbefälsföreningen uppmärksammades på detta och kallade då till lokal förhandling. Då parterna inte kom överens lyftes frågan centralt, men inte heller där kunde enighet nås.

– Frågan handlar om en tolkning av kollektivavtalet, om man enligt Strömmaavtalet får påföra en skuld på vederlagssaldot. Vi har alltid hävdat att vederlag är något som är intjänat, det är redan intjänad arbetstid. Det är också därför som man i avtalet pratar om vederlagsinnehav. Det är arbetsgivaren som har brutit i schemalagningen och tilldelat en del

medlemmar för lite arbetstid och det har resulterat i att arbetsgivaren har påfört ett minus när arbetstagarna inte hade mer vederlag att ta ut, säger Sandra Stens, förbundsjurist på Sjöbefälsföreningen.

## Stor påverkan på medlemmarna

Den 20 januari 2021 lämnade Sjöbefälsföreningen in en stämmingsansökan mot Rederi Ballerina till Arbetsdomstolen, AD.

– Den här domen har en stor betydelse för våra medlemmar, även de som inte jobbar på Strömmaavtalet eftersom Arbetsdomstolen konstaterar att vederlag aldrig kan vara minus enligt lagstiftningen. Om arbetsgivarna får tillämpa minustid så blir våra medlemmar nästintill livegna. Det skulle innebära att medlemmarna kan ha en tillsvidareanställning men att arbetsgivarna kan välja att inte lägga ut arbetstid när det inte behövs och sen påföra det som minustid. Då får de anställda en arbetsskuld till sin arbetsgivare, säger Sandra Stens.

Den 18 januari meddelades domen, som gav Sjöbefälsföreningen rätt. Slut-satsen i domen lyder:

*"Arbetsdomstolens ställningstaganden innebär att bolaget har brutit mot strömmaavtalet genom att tillföra var och en av arbetstagarna ett negativt vederlagssaldo och genom att senare låta var och en av dem arbeta in det negativa vederlagssaldot. För kollektivavtalsbrottet ska bolaget betala allmänt skadestånd till förbundet."*

– Domen är väl genomarbetad i stora delar. Det som blir avgörande är att man går tillbaka till sjöarbetstidslagen, som gällde innan vilotidslagen, och där tycker man att det är tydligt att vederlag måste vara positivt och att det inte kan vara negativt. Det har aldrig varit syftet med lagstiftningen. Det är också det som den nuvarande vilotidslagen och våra kollektivavtal bygger på, säger Sandra Stens.

## Förhandlingen hölls i december

Själva huvudförhandlingen hölls under två dagar i december 2022. Men innan



Oscar Lindgren



Sandra Stens



Rederi Ballerina har fortsatt att dra minustid ända fram till domen kom. Det gör att de anställdas scheman nu måste göras om.

dess har det hållits muntliga förberedelser och förlikningssammanträden för att få parterna att själva komma överens, något som dock misslyckades. Sjöbefälsföreningens jurister Johan Marzelius, Sandra Stens och Alicia Krossling har drivit ärendet, med hjälp av två jurister från Sveriges Ingenjörer, Annika Ewerblad och Ullika Dalén. Sjöbefälsföreningen har också fått hjälp från tidigare anställda, både ombudsmän och vd, som kallats in som vittnen för att berätta om hur det gick till när avtalen tecknades.

### Viktigt att få förtydligande

Självklart har också den lokala klubben i Sjövägen varit involverad i processen och ställt upp och vittnat om rederiets agerande. Fabian Carlander, som tillträdde som klubbordförande för Sjövägenklubben i höstas, säger att han fått många positiva reaktioner från medlemmarna

när domen blev känd. Han har inte själv varit involverad i domstolsförhandlingarna, men har följt frågan i egenskap av klubbordförande.

– Hela domstolsprocessen har varit viktig för oss för att få ett förtydligande i en fråga som var oklar. Och det har vi fått, vilket vi är jättenöjda med. Sen får vi se vad det innebär i praktiken, säger han.

Enligt Fabian Carlander så har Rederi Ballerina fortsatt att dra minustid ända fram till domen kom. Det gör att de anställdas scheman nu behöver göras om.

– Det här är en stor vinst för den fackliga rörelsen. Folk är glada att vi vann. Sen finns det en försiktighet kring framtiden. Nu ska vi ha en ny struktur för hur vi schemalägger, det ska bli spännande att se. Det handlar om att lösa det så att det blir så bra som möjligt för alla parter, säger han.

Stämningen bland medlemmarna är generellt god.

– Vi är glada för stödet från Sjöbefälsföreningen och att det finns lite muskler i facket. Det har skapat ett engagemang hos medlemmarna. Det här är en stor fråga som angår alla medlemmar och har diskuterats livligt, säger Fabian Carlander.

### Glada att Arbetsdomstolen delar fackets uppfattning

På Sjöbefälsföreningens kansli är glädjen stor över att Arbetsdomstolen valde att gå på fackets linje.

– Vår hållning har hela tiden varit att vederlag är intjänad ledighet och det är inte något som kan ge ett minussaldo. Vi har varit övertygade om att det är så våra kollektivavtal ska tolkas, och vi är glada över att AD delar den uppfattningen, säger Oscar Lindgren, vd för Sjöbefälsföreningen. **SC**

# Ny delrapport: *Estonia* var inte sjövärdig

*Estonia* var inte sjövärdig när olyckan inträffade och om förens delar hade inspekterats så hade bristerna i visirkonstruktionen kunnat upptäckas och olyckan hade troligen inte inträffat. Det är några av de preliminära slutsatserna som Haverikommissionerna i Sverige, Finland och Estland presenterade under en presskonferens i slutet av januari.

TALLINN JANUARI 2023

Efter att en dokumentär, som publicerades 2020, visat upp nya hål i *Estonias* skrov bestämde sig utredningsmyndigheterna i Sverige, Estland och Finland att på nytt undersöka *Estonias* skrov, befintliga skador samt sjöbotten runt skrovet. En delrapport av den undersökningen har nu presenterats på en presskonferens. Deras preliminära slutsatser är att:

- Vraket av *Estonia* är i dålig kondition

med stora strukturella skador.

- Placeringen av den utskurna berggrunden under skrovet stämmer överens med platsen för deformationen på skrovet.
- Baserat på bevisen hittills finns det ingen indikation på en kollision med ett fartyg eller ett flytande föremål.
- Baserat på bevisen hittills finns det ingen indikation på en explosion i fören.
- Sjödugligheten för *M/V Estonia* har omvärderats och slutsatsen är nu att *M/V Estonia* inte var sjövärdig.

Utredningen fokuserar mycket på sjövärdigheten och menar att *Estonias* certifikat inte borde ha utfärdats då det inte gjordes någon inspektion av förens delar. Om en sådan inspektion hade utförts enligt föreskrifterna skulle bristerna i visirkonstruktionen ha kunnat upptäckas och olyckan skulle troligen inte ha inträffat. Dessutom baserades placeringen av bogrampen, som övre förlängning av kollisionsskottet, på ett praktiskt beslut om undantag från föreskrifterna. Ett sådant undantag medför att ett villkor måste antecknas i certifikaten, men detta gjordes inte. Därför blir Haverikommissionernas slutsats att *M/V Estonia* inte var sjövärdig och att certifikatet var felaktigt. Om villkoret hade noterats i det aktuella certifikatet skulle fartyget inte ha trafikerat linjen Stockholm-Tallinn.

*Estonia* sjönk den 28 september 1994 på väg från Tallinn till Stockholm. Av de 989 personer som fanns ombord omkom 852 personer.

## Svensk sjöfart vill ha mer förnybar el

Förstår samhället vilka enorma mängder fossilfri el som behövs? Den frågan ställer sig branschorganisationen Svensk sjöfart i en debattartikel i tidningen GP.

GÖTEBORG JANUARI 2023

Samhället är mitt i en grön omställning, där fossila bränslen ska fasas ut. Extra utmanande är det inom sjöfartsbranschen, där fartygen stundtals befinner sig väldigt långt från möjligheten att ladda batterier eller fylla på med bränsle. Fredrik Larsson, ansvarig för miljö- och klimatfrågor på Svensk sjöfart, skriver i en debattartikel:

”Den internationella branschorganisationen Intertanko har räknat ut att för att ersätta de 200 miljoner ton olja/diesel som årligen används av världshandelsflottan med elektrobränslen så behöver man

ungefär 5 500 TWh/år av förnybar el för dess produktion, vilket är 54 procent mer än vad som idag produceras i hela världen. Detta motsvarar cirka 800 kärnkraftverk eller 580 000 landbaserade vindkraftverk.”

Vad gäller den svenska handelsflottan så rör det sig om en elproduktion som motsvarar 3–4 kärnkraftverk eller 2 000–3 000 vindkraftverk.

### Regeringen behöver engagera sig

Fredrik Larsson menar i artikeln att den svenska sjöfartsbranschen gör vad den kan, till exempel beställer nya energieffektiva fartyg och testar alternativa bränslen. Men han efterlyser ett större

engagemang från regeringen och uppmanar till ökad produktion av förnybar el, ökade medel till forskning, att gynna de aktörer som går före och att investera intäkterna från EU:s handelssystem med utsläppsrätter till sjöfartens energiomställning. Han skriver i debattartikeln:

”Vi inom sjöfartsbranschen i Sverige arbetar ständigt med att minska vårt klimatavtryck och har en vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten år 2050 för internationell sjöfart och 2045 för nationell sjöfart, i linje med Sveriges klimatmål. Men vi ställer oss frågande till om samhället verkligen förstår vad som krävs för att så ska ske?”



Fredrik Larsson

FOTO SVENSK SJÖFART

# APROPÅ FÖRNYBAR EL TILL SJÖFARTEN:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

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

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

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

# Branden på *Almirante Storni* orsakades av ljusbåge i kabel

Statens haverikommission har utrett branden på bulkfartyget *Almirante Storni*, som skedde i december 2021. Hanteringen av fartygsbranden var den mest omfattande i modern tid i Sverige. Utredningen visar att brandorsaken sannolikt var en ljusbåge från en avsliten förlängningskabel som har antänt virkeslasten.

**GÖTEBORG** JANUARI 2023

Det var i början av december 2021 som *Almirante Storni* låg för ankar vid Vinga utanför Göteborg när dess virkeslast började brinna. Fartyget var egentligen på väg från Orrskär i Söderhamns kommun till Alexandria Egypten, men blev liggande utanför Göteborg i över en vecka utan

att branden kunde släckas. Det var först när fartyget togs in till Göteborgs hamn som delar av lasten kunde lossas och branden till slut släckas.

Nu är Haverikommissionen färdig med sin utredning. Den visar att en förlängningskabel, som var inkopplad vid lastningen, glömdes kvar när fartyget avgick. Därför menar Haverikommissionen att

den sannolika brandorsaken är att en ljusbåge i förlängningskabeln antänt virkeslasten. Dessutom bidrog sättet som virkespaketen var lastade på till att branden snabbt kunde sprida sig.

Haverikommissionen menar att händelsen väcker ett antal frågor. Dels fanns det oklarheter kring tillvägagångssättet för att ta in fartyget i hamn, dels fanns det frågetecken kring de rättsliga förhållandena och hur riskerna skulle hanteras. Därför lämnar de ett antal rekommendationer i sin utredning. Bland annat rekommenderas Kustbevakningen att utvärdera släckmetoder, Transportstyrelsen att utarbeta planer för att ta emot fartyg i behov av assistans och regeringen att utreda och vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa ett effektivt mottagande av fartyg i behov av assistans.



## Vi söker befälhavare till sommarsäsongen 2023

Hos oss kan du arbeta till sjöss men ha närheten till hemmet.

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

Läs mer och sök tjänsten på:  
[stysobolaget.se/arbeta-hos-oss/lediga-jobb](https://stysobolaget.se/arbeta-hos-oss/lediga-jobb)

Sista ansökningsdag: 12 mars 2023, urval sker löpande så skicka in ansökan snarast möjligt





## Avtalsförhandlingar inledda

Avtalsförhandlingarna med Sarf och Almega är nu inledda. Sjöbefälsföreningen har haft kansliöverläggningar med båda arbetsgivareorganisationerna och bytt avtalsyrkanden. Dock är det inte troligt att något avtal kommer att tecknas innan det så kallade "märket" är satt. "Märket" är resultatet av industrins avtalsförhandlingar, vilket sätter normen för hela den svenska arbetsmarknaden. De nuvarande industriavtalen går ut den 31 mars i år och då ska ett nytt "märke" finnas på plats.

## Psykiska ohälsan inom sjöfarten var lägre än väntat

En av tio inom sjöfarten söker vård för psykisk ohälsa. Det är färre än forskarna bakom förstudien "Psykisk ohälsa i sjöfarten" från Lighthouse och Trafikverket trodde att det skulle vara.

– Under perioden 2011 till 2021 så har tio procent av medlemmarna i sjöfartsregistret sökt vård för psykisk ohälsa. Det är inte så illa som vi trodde. Vi har inte kunnat jämföra med någon annan yrkeskategori men jag tror inte att en av tio gör att sjöfarten sticker ut som speciellt drabbad av psykisk ohälsa, säger Joakim Dahlman, i ett pressmeddelande.

Av de som sjukskrivs för psykisk ohälsa är det dock fler som legat inlagda inom slutenvården än som sökt sig till öppenvården. Detta, menar Joakim Dahlman, kan innebära att det finns ett mörkertal.

– En enkel förklaring till att man söker vård sent skulle kunna vara att man inte kommer i kontakt med vården lika enkelt som de som har ett landbaserat yrke. Sedan har vi den kulturella biten. På många håll är det tyvärr fortfarande inte accepterat att ha den här typen av besvär. Det har blivit mycket bättre inom sjöfarten, men det är nog inte lika accepterat som inom övriga segment.

Den kategori som är värst drabbad är manskapet på däck, följt av intendenturen.

## Ljus framtid för Göteborgs hamn

Containerhamnen APM Terminals Gothenburg ser ljusst på framtiden. De skriver i ett pressmeddelande att importen har återgått till förpandemiska nivåer, medan exporten ökar. De spår att redan under första kvartalet 2023 ska de flesta flaskhalsarna i logistikkedjan vara borta.

– Importen flyttades fram ett kvartal under 2022, vilket innebär att det som kan te sig som en nedgång under året, i själva verket handlar om en omfördelning av volymerna, säger Per Wahlström, marknadsanalytiker på APM Terminals Gothenburg, i ett pressmeddelande.

De tror också på en återgång till mer normala logistikmönster samtidigt som nya handelsmönster har etablerats.

– Vi ser tydligt att de kunder som styrde om sina godsflöden till oss under pandemin, är här för att stanna. Det är snarast så att trenden accelererar, säger Per Wahlström.


**Sjömanskyrkan Stockholm**



**Nynäshamn**  
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

**Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.**

Våra verksamheter är

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

**Kaknäs Sjömanscenter**  
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



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



## SJÖSPORTSKOLAN

Swedish Maritime Academy

**Effektiva och prisvärda kvalitetskurser**

Fartygsbefäl VIII, Handh. snabba fartyg  
Maskinbefäl VIII, Basic Safety Training, ROC,  
GOC, ECDIS, Olja & Kemspecialbehörighet m.m

[www.sjosportskolan.se](http://www.sjosportskolan.se)



Du behöver inte gå på vattnet för att lägga ut på djupet

Välkommen till vidgade vyer och nya perspektiv

Signum

katolsk orientering om kyrka, kultur & samhälle

[www.signum.se](http://www.signum.se)

# Målet var en seger för Sjöbefälsföreningen

Sjöbefälsföreningen vann i Arbetsdomstolen, AD, i ett mål om innebörd av begreppet vederlag i Strömmaavtalet. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde gratulerar och ger en bild av kollektivavtalsstolkning.

Som ombud i mål om tolkning av avtal är det mycket spännande innan domstolens dom ligger i handen eller på nätet efter år av arbete och utredningar och även för att det har betydelse för många medlemmar. Snabbt ska bläddras fram till sista sidan och läsa "Domslut Arbetsdomstolen förpliktar Rederiaktiebolaget Ballerina att till Sjöbefälsföreningen betala "... Härlig känsla för ombuden och föreningen.

Twisten gällde om bolaget Ballerina brutit mot Strömmaavtalet genom att, för en kalendermånad när ett sjöbefäl arbetat mindre än genomsnittet, minska sjöbefällets vederlagssaldo så att ett negativt vederlagssaldo uppstod. Detta innebar enligt Sjöbefälsföreningen att bolaget brutit mot avtalet och var skyldigt att betala skadestånd. Bolaget hävdade att de inte hade brutit mot avtalet då vederlagssaldot utgjorde ett rättvisande tidsaldo över sjöbefällets verkligt fullgjorda eller icke fullgjorda arbetstid. Detta hindrade inte ett negativt vederlagssaldo och att detta hade stöd i partsavsikten.

## Först ska partsviljan fastställas

Det är helt klart att när kollektivavtal ska tolkas så finns faktorer som avgör om vem som har rätt om avtalets innebörd. Om part under förhandlingarna om avtalet och vid protokollskrivandet har kunskap om faktorerna så kan det avgöra om en vinst erhålles vid tvist i AD. Principer för avtalsstolkning används av fackliga företrädare inte bara för att fastställa avtalsinnehåll utan är också reglerna för hur parterna bör agera vid avtalets tillkomst. De är även förhandlingsregler. Vid tolkning av ett avtal ska först fastställas den gemensamma partsviljan som gäller

som avtalsinnehåll, även om ordalydelsen säger något annat. Gemensam partsavsikt framgår ofta av minnesanteckningar, protokoll och utarbetade avtalsförslag. Hittar man i dessa ett ändamål med avtalet gäller detta även om detta inte

”AD fann av sammanhanget att vederlaget inte kunde vara negativt och att begreppet vederlag funnits under lång tid i lagstiftningen.

uttryckligen framgår av texten. AD kom i Sjöbefälsföreningens mål fram till att det inte gick att fastställa en gemensam partsavsikt om ett vederlagssaldo skulle kunna hamna på minus eller ej.

När en gemensam partsavsikt inte kunde visas måste AD lösa tvisten med hjälp av nästa tolkningsregel. Vad sade ordalydelsen i avtalet. Det antas att ordalydelsen är ett uttryck för den gemensamma viljan och det krävs mycket för att en part ska kunna hävda att något annat gäller. Men ett uttryck eller ord ger inte alltid ledning. För att få en preciserad betydelse måste man se till sammanhanget i stort, dels den språkliga och logiska kontexten med lydelsen i sin helhet och avtalsituationen i övrigt. AD kom nu i Sjöbefälsföreningens mål fram till att ordalydelsen inte gav

något påtagligt försteg för endera partens uppfattning. När det nu inte gick att fastställa någon gemensam partsavsikt eller tolka ut ett svar genom ordalydelsen, gällde det att istället få fram avtalets lydelse i objektiv mening, det vill säga, vad som är textens normala språkliga betydelse. Innehåller den juridiska uttryck ska dessa tolkas mot bakgrund av hur de uppfattas inom branschen eller i lag. AD ansåg att om avtalsparter använder ett begrepp som inte definierats, men som förekommer i lagstiftning, får det antas att begreppet ska ha samma innebörd som i lag.

## Går tillbaka till sjöarbetstidslagen 1948

I sin prövning tar AD upp att begreppet vederlag användes redan i 1948 års sjöarbetstidslag där det angavs att översteg den ordinarie arbetstiden skulle "sjömannen för överskjutande tid åtnjuta vederlag i form av fritid eller på annat sätt enligt vad därom må fastställas genom kollektivavtal eller annan överenskommelse". Bestämmelsen återfanns även i 1970 års sjöarbetstidslag. AD fann av sammanhanget att vederlaget inte kunde vara negativt och att begreppet vederlag funnits under lång tid i lagstiftningen. AD antog att lagreglerna varit välbekanta när bestämmelserna om vederlag ursprungligen kom till i Strömmaavtalet.

Ordalydelsen i avtalet om minskning av vederlagssaldot kunde enkelt uppfattas motsvara att åtnjutet vederlag i form av ledighet måste minska det vederlag som finns kvar att åtnjuta (men aldrig så långt att vederlaget blir "negativt"). Detta hade enligt Arbetsdomstolens mening, ett klart försteg. Det hade ankommit på part som ansatt att ordalydelsen innebar att vederlagssaldot kunde vara negativt att klargöra det för motparten, vilket inte hade skett.

Denna långväga prövning av AD gav en seger för Sjöbefälsföreningen och utgången står enligt min uppfattning väl i överensstämmelse med allmän uppfattning om vad som ska anses vara rättvist. **SG**

# Ordförande har ordet

Hej och god fortsättning på det nya året!

I slutet av förra året deltog jag i ett möte med Blå tillväxt tillsammans med några riksdagsledamöter. Det var väldigt bra, och jag hoppas att riksdagsledamöterna tar till sig detta och förstår att det finns många saker som gör att den svenska handelsflottan inte expanderar snabbt. Bland annat är det några skrivningar i lagar och författningar som inte bidrar till statskassan med mer än enstaka miljoner – vilket är mycket pengar för enskilda personer, men felräkningspengar i statskassan. Om dessa skrivningar justerades är det sannolikt att det skulle bidra till att öka inflaggningen.

Ett annat möte jag var inbjuden till var hos två företag i sjöfartsbranschen rörande en ny produkt. Det var väldigt intressant och imponerande att man avsätter så otroligt stora resurser på utveckling! En följdfråga kring detta är att ju mer specialiserade de större fartygen blir, desto större krav på utbildning och kompetens hos besättningen kommer det att ställas. Då funderar jag på hur rederierna skall kunna få tag i duktiga elingenjörer framöver? Det känns som om det är en befattning som kommer att behövas i fler fartyg, eller kanske att det snarare skall vara en "systemingenjör", en befattning som flottan har i vissa av sina fartyg.

Förra årsskiftet var jag ute några månader på ett fartyg som endast var någon

månad gammalt då jag mönstrade på. Där fanns några säkerhetsrelaterade saker som var så oerhört enkla och som förbättrar säkerheten och arbetet ombord betydligt, trots att det knappt kan ha kostat något extra ifall det är med i nybyggnadsspecifikationen. Allt kablage för brandlarmsdetektorerna och delar av brandlarmsystemet var blå. Allt kablage för säkerhetsutrustning som till exempel larmsirener, elektriska spjäll, brytare och så vidare var orange. Med andra ord såg man med en gång då vi felsökte eller bara letade efter utrustning att "detta är till brandlarmet" eller "här är säkerhetsutrustning", klockrent! Tyvärr är det ju knappast möjligt att eftermontera och det är viktigt att man i framtiden ser till att täcka kablagen vid eventuell sprutmålning. Det är alltid viktigt att inte måla kablar, i synnerhet utomhus, men för nybyggen borde detta eller något liknande vara standard!

En annan bra lösning – som tyvärr inte fanns överallt – var att branddörrar i korridorerna var försedda med "köögon", alltså ett runt brandklassat fönster. Då brandlarmet gått såg man på långt håll ifall det fanns rök på andra sidan dörren, eller om det var säkert att bara passera. Det kändes verkligen som en grej som på ett enkelt sätt höjer säkerheten och denna typ av ventiler borde vara lätta att eftermontera också!

För ett antal år sedan var jag en kortare tid i en annan "bilbåt" och där hade någon tänkt till ordentligt då man bytt

brandlarmsystem. Vid nybyggnation antar jag att den största delen av systemdesignen ligger hos leverantören och att det möjligen kontrolleras av nybyggnadsavdelningen, men att nybyggnad inte är inne och påverkar i detalj. I det fartyg där jag skriver denna text har vi 13 lastdäck, logiken i hur brandlarmsslingorna numrerats är hölj i dunkel, men om det exempelvis kommer ett larm på slinga (zon) 9, då är det däck 5. I det andra fartyget jag nämnde ovan så var slinga 1 däck 1, slinga 2 däck 2 och så vidare, enkelt, logiskt och minskar samtidigt risken för förvirring eller fördröjning!

Dessa små saker kan ju knappast kosta något extra om man gör det vid nybyggnation, men det kommer att underlätta livet för de ombordanställda i årtionden framåt!



MATS HÖGBLOM

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ  
[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

# Kaptenen som vägrar gå i pension

Albert Håkansson gick till sjöss när han var 15 år och har seglat på alla hav. Nu är han 74 men vill inte bli pensionär. Med ålderns rätt tar han bara uppdrag som han tycker är roliga, de senaste åren har han arbetat på Svalbard med en avstickare till Ecuador. Somrarna tillbringar han alltid på Göta kanal där han efter 14 säsonger blivit en kändis. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

**BORENSBERG** AUGUSTI 2022

Eftermiddagen är varm och Strömma-rederiets *Diana* har just lämnat Borensberg bakom sig på sin väg österut på Göta kanal. Hon väcker uppmärksamhet där hon värdigt stävar fram, hon och hennes två systerfartyg *Juno* och *Wilhelm Tham* är de största och äldsta fartyg som trafikerar Göta kanal.

De är ganska lika varandra, byggda för att med nöd och näppe få plats i kanalens slussar. Vitmålad med raka stävar och tre däck som får dem att se höga ut. *Diana* är yngst i syskonskaran, byggd 1931, medan *Juno* är världens äldsta registrerade kryssningsfartyg, byggd redan år 1874.

*Diana* går Göteborg–Stockholm, eller omvänt, på sex dagar. Nu är de inne på fjärde dagen på resan mot huvudstaden och på akterdäck är scenen tidlös. I skuggan under ett tak sitter passagerarna i bekväma korgstolar som placerats ut på det nyfernissade däck. Lejdarens räck är av mässing och i matsalen är det uppdukade för middag med vita dukar och brutna servetter. Landskapet passerar förbi i makligt tempo. Utsikten är som hämtad från en reklamaffisch från tidigt 1900-tal; soldränkta åkrar, grusvägar och kyrktorn i fjärran.

På bryggan står kapten Albert Håkansson vid en klassisk fartygsratt av trä och strax framför tronar en gammal magnetkompass nedsänkt i ett nakterhus. Men där tar sjöfartsromantiken slut, på bryggan finns också modern navigationsutrustning och styrandet sköts med en joystick.

Att manövrera *Diana* genom kanalens alla krökar och in och ut ur 58 slussar kräver ständigt uppmärksamhet. Hon har bara två decimeter vatten under kölen

och det sker ständiga möten med fritidsbåtar och andra passagerarbåtar. Det räcker med att *Diana* kommer några meter för långt ut mot kanalens kanter så sätter hon sig i leran. Men Albert Håkansson tycker bara att det är roligt.

– Jag tycker om att man måste vara på tå hela tiden, det är mycket bättre än att stå på bryggan på ett modernt fartyg och titta ut på ett tomt hav. Det roligaste är när vi möter *Juno* eller *Wilhelm Tham*. Då måste vi gå så nära att vi kan klappa på varandra, säger han.

## Den äldste i besättningen

Det här är en miljö som Albert Håkansson återvänder till år efter år. Nu är han inne på sin 14:e säsong.

– Jag gillar det sociala livet på *Diana*, *Juno* och *Wilhelm Tham*. Man är nära passagerarna och träffar många intressanta människor. Med åren har jag lärt känna Göta kanal och båtarna som min egen ficka så jag känner mig väldigt trygg med att arbeta här.

Med sina 74 år är Albert Håkansson med bred marginal den äldste i besättningen. Ombord på *Diana* finns en styrman, en jungman, en matros, en kock, en kallskänka och två i servisen. Många är 20–25 år och i början av sitt yrkesliv.

– Det är jätteroligt att jobba med unga människor som kommer direkt från utbildningen. Det är uppfriskande, de tänker ofta utanför boxen.

I hamnar och vid slussarna är det många som kommer fram och vill prata med Albert. Efter alla år har han blivit en profil längs Göta kanal och i Forsvik har han en egen fan club som står och hurrar när *Diana* anländer första gången på våren.

– Jag känner en tillhörighet till Göta kanal. Alla slussgubbar känner igen mig och ungdomarna som bemannar kanalen på somrarna hejar glatt. Även om jag aldrig har strävat efter att bli en kändis så upplever jag att jag ÄR någonting på kanalen, inte bara vilket sjöbefäl som helst.

Hans mål är att köra kanalbåt 18 somrar på raken.

– Då slår jag rekord och blir den kapten som kört flest säsonger i modern tid.

## Gick till sjöss när han var 15 år

Albert Håkansson gick till sjöss 1964 när han var 15 år.

– Jag växte upp på Kungsholmen med en ensamstående mamma och en äldre bror. Morsan var servitris och när min bror gick till sjöss blev det ensamt där hemma, han hade ju varit som en farsa för mig. Så då tyckte jag det var lika bra att jag också gick till sjöss.

Efter att ha gått nionde klass på sjömansskolan dröjde det bara en vecka innan han hade fått jobb som jungman på en av Sahlénrederiets tankbåtar.

– Jag gick upp på kontoret där jag fick biljetter med tåg och båt till London, respengar och en vägbeskrivning till båten. Sedan var det bara för 15-åringen att resa i väg. Jag fick med mig en bunt post till båten som jag höll hårt i hela vägen.

*Dagmar Sahlén* gick genom Suezkanalen till Persiska viken och vidare till Japan, det var ett äventyr och Albert kände att han hade hamnat rätt. Men det var tufft i början, som jungman fick han städa mycket och besättningen drev gärna med nykomlingen.

– De lurade mig att hissa upp landgången när tidvattnet var på väg in, då skulle ju vattnet stiga. Jag tänkte inte på att båten steg med vattnet.

Sedan följde arbete som lättmatros och matros på en rad olika båtar. Men Albert Håkansson ville mer än så och beslöt sig för att börja plugga på sjöbefälsskolan.

– Jag såg mig omkring på båtarna och frågade mig vem som hade det bäst. Jag kom fram till att det var telegrafisten, han fick sköta sig själv.

Det blev sex år som gnist i olika bolag. Men 1974 tog det slut, när satellitkommunikationen gjorde sitt intåg behövdes inte

Efter 14 säsonger har Albert Håkansson blivit en kändis på Göta kanal.



De vita kanalbåtarna är en av  
Göta kanals stora sevärdheter.



telegrafisterna längre. Då gick Albert Håkansson i land och började jobba som bildredaktör på olika tidningar, bland annat Expressen.

– Jag fick resa mycket och var på OS och olika VM, det gjorde att jag blev kvar i 24 år. Men jag behöll kontakten med båtar och hav och seglade på ledig tid som kapten på segelfartyget *Sofia Linnea*.

### **Tröttnade på livet i land**

Havet lockade under alla år och 2008 tröttnade Albert Håkansson på livet i land. Han läste till sjökaptän i Kalmar och sedan började ett mycket omväxlande liv till sjöss. Han arbetade på mätfartyg, isbrytare och havsbogserare. Under några år bodde han och hans hustru på Tobago där han tog jobb på en fiskebåt.

2017–2020 arbetade han i ett rederi som hade tre mindre expeditionsfartyg på Svalbard.

– Vi låg i Longyearbyen under den ljusa årstiden och gjorde veckoturer med forskare och naturfotografer. Vi gick ofta upp till packisen, vid ett tillfälle var vi ända uppe på 83:e breddgraden.

På höstarna arbetade han på båtar för valsafari med Tromsö som utgångspunkt. För att det inte skulle bli för enahanda stack han emellan med att gå som andrestyrman på en bananbåt till Ecuador.

– Men jag tycker att livet i storsjöfart har blivit ganska trist och innehållslöst, det sociala livet ombord är inte som förr. Det finns inget mässliv längre, jag saknar tiden när man grillade på akterdäck eller satt och spelade kort. Nu går alla in i sina hytter när vaktan är slut och sitter där och kuckelurar.

Samtidigt hade somrarna på Göta kanal blivit en tradition han inte ville släppa.

*Många sjöbefäl får jobb på ett rederi och stannar där länge. Men du har hoppat runt mycket i ditt liv. Varför det?*

– Jag är en ombytlig person med ett genuint intresse för havet. Det är inte viktigt om jag är befälhavare eller styrman bara det är roligt. Jag måste naturligtvis finna mig i att jobbet är lite tråkigt ibland, så är det ju. Men så här sent i yrkeslivet unnar jag mig lyxen att bara ta jobb som jag tycker är kul.

*Varför går du inte i pension och tar det lugnt?*

– Under covid var jag hemma, det fanns ju inga jobb. Men det trivdes jag inte alls med, jag blev otålig och längtade ut.

– När jag är hemma åker axlarna upp och snart börjar min fru undra om det

inte finns någon båt åt mig. Ett par dagar innan jag ska mönstra på undrar jag vad fan jag håller på med, varför stannar jag inte hemma och är pensionär? När jag kommer ombord så åker axlarna ner och allt är mysigt. Och när det är dags att åka hem så undrar jag vad jag ska göra där!

## ”Det finns något gediget och rejält hos äldre båtar.

*Men du är trots allt 74. Känner du inte av din ålder?*

– Ibland, efter långa pass på bryggan, känner jag att jag blir trött i kroppen på ett annat sätt än förr. Men jag tränar på gym och cyklar för att hålla mig i form.

### Ska köra ångbåten Blidösund

November 2022. Jag når Albert Håkansson på telefon när han skottar snö utanför huset i Skokloster. Det har vräkt ner hela natten så han har att göra.

*Ska du jobba på några båtar i vinter?*

– 1 december ska jag köra ångbåten *Blidösund* mellan Stockholm och Vaxholm. Det är ett uppdrag som passar mig, jag har ju en faiblesse för gamla båtar.

*Vad är charmen med de gamla båtarna?*

– Det finns något gediget och rejält hos äldre båtar. Jag gillar när det finns ett roder, en maskintelegraf och en stor knapp för att sätta på lanternorna. Och ett snöre man drar i när man ska tuta, säger Albert Håkansson och skrattar.

– Jag körde nyligen upp en supermodern båt från Oslo till Tromsø. Den hade en massa touchskärmar och skit, man skulle ha en speciell handske på sig för att det skulle funka att peka på skärmen. Det är totalt charmlöst.

Nästa sommar har han fått erbjudande om att gå som överstyrman på ett fartyg som ska gå från Chile till Antarktis.

– Jag har varit mycket i arktiska vatten så det skulle vara spännande att se Antarktis och Sydgeorgien. Men jag tackade nej till att mönstra på i maj. Göta kanal kommer i första hand. Kanske kan jag få plats i deras andra besättning som går på i augusti.

*Ska du köra Diana även nästa sommar?*

– Ja, det hoppas jag. *Diana* ligger ju still om nätterna så man får sova. Det är rena pensionärstillvaron jämfört med *Juno* som går dygnet runt. **JS**

Albert Håkansson som 15-årig jungman på Dagmar Sahlén.



Albert Håkansson arbetade under en tid på ett expeditionsfartyg på Svalbard. Vid ett tillfälle nådde de upp till 83 grader nordlig bredd.



Uppe vid packisen fick de ofta nyfikna besökare.





## ”I min barndom var sjöfarten ett viktigt inslag i Stockholmsbilden”

”Johnsonlinjen och Latinamerika” är titeln på en av de intressantaste sjöfartshistoriska böcker som kom ut under 2022. Boken är ett praktverk i text och bild av Nathan Shachar, Dagens Nyheters utrikeskorrespondent i Mellersta Östern, som kom i kontakt med Johnsonlinjen under sin tid som korrespondent i Latinamerika på 80-talet. TEXT LENNART JOHNSON FOTO MATAN PADAEL

**GÖTEBORG** SEPTEMBER 2022

**Berätta lite om din bakgrund. Var vägen till skrivandet självklar för dig?**

– Jag har alltid slukat böcker och varit

fängslad av språk. Men vägen till skrivandet var inte given. Det var först sen jag börjat studera – på universitetet i Jerusalem – som jag insåg att jag inte lämpade mig för en akademisk karriär. Jag började

skicka bidrag till svenska medier, först Vestmanlands Läns Tidning och Svensk Litteraturtidskrift. Det ena gav det andra.

**Varför började du arbeta med en bok om Johnsonlinjens Sydamerikatrafik? Har du ett speciellt intresse för sjöfarten?**

– I min barndom var sjöfarten ett viktigt och levande inslag i Stockholmsbilden. Kajerna var fulla av handel och persontrafik. Ungdomsböckerna berättade ofta om sjöliv och äventyr till havs. Sveriges sjönäringsar var stora och viktiga. Varvsarbetarna, hamnarbetarna och sjöpersonalen var stora och betydelsefulla yrkesgrupper.



ett helt projekt för att skapa svensk-argentina band och kontakter.

Det svenska sjömanshemmet, kyrkan och ranchen på Pampas där svenska, inte bara Johnson-anställda, sjömän tog igen sig, red och bjöds på typisk gaucho-mat – allt bekostades av Johnsons. Affärlivets och politikens toppar hade alla varit på supé eller julfest på något av Johnson-fartygen. Stora latinamerikanska författare, som Jorge Luis Borges och Jorge Amado, hade nämnt de grå Johnson-fartygen i sina böcker. En svensk i staden kunde inte undgå att intressera sig för Johnson-rederiet.

**Med tanke på bokens faktsäckade innehåll, hur länge har du arbetat med den? När började du forska, gå igenom arkiv, göra intervjuer och annat?**

– Det hela tog sin tid eftersom jag fick göra det vid sidan av mina ordinarie plikter som nyhetsrapportör. För sju år sedan började jag spela in intervjuer med gamla rederianställda, både sjömän, befäl och kontorsanställda. Flera av dem var mycket gamla, ett par är inte längre i livet. Utan deras berättelser hade det inte blivit någon bok. Visserligen har jag suttit på arkiv i både Sverige, Argentina och Chile, och hittat mycket fint stoff, men utan personliga minnen och äventyr går det inte att producera en underhållande bok – och det var det som var huvudsaken.

**När inleddes trafiken på Latinamerika?**

– Linjetrafiken på Latinamerika började 1904 med Johnsons-linjens fasta förbindelse Stockholm–Buenos Aires. Initiativtagare var affärsmannen Axel Johnson. Trafiken utökades senare med linjer till Latinamerikas västkust, Central- och Nordamerika.

**Var det svårt att hitta personer som kunde berätta om sina erfarenheter av trafiken?**

– Jag hade tur i den meningen att en rad nyckelpersoner fortfarande var i livet och hade förståndet i behåll. Samtliga personer som jag kontaktade ställde upp och var generösa med sin tid – också efter våra samtal var de tillgängliga för frågor och klagöranden. Flera av dem är nu borta, bland dem Sveriges store sjöfartshistoriker Thorsten Rinman, Johnsons trafikchef Bertil Wetter, samt mina DN-kollegor och sjöfartsexperter Anders Öhman och Rolf Eriksson.



**Boken innehåller ett unikt bildurval. Var det ibland svårt att hitta lämpliga bilder?**

– De två personer som grävt fram ett imponerande bildmaterial ur det johnsonska arkivet i Engelsberg heter Elias Lindén och Svante Helmbaek-Tirén.

Bokens bilder var särskilt viktiga eftersom det handlade om att levandegöra en värld och en bransch som inte längre existerar – den svensktregistrerade och svenskbemannade linjetrafiken till främmande världsdelar.

**Hur ser du på att den svenska utesjöfarten i dag bara är en bråkdel av vad den en gång var? Jag tänker bland annat på ur försörjnings-synpunkt vid ett internationellt kris/krigsläge.**

– Det är beklagligt och det är en av flera viktiga frågor som det, för våra politiker, är bekvämt att skjuta framför sig. Vi avskaffar försvaret och vi avskaffar kontantbetalning utan några djupare reflexioner – och så, pang, får vi verkligheten i ansiktet!

Vem grubblar över havet, där finns inga röster att fiska! fortsätter han. Varken väljare eller politiker stöter idag på sjöfartsfrågor i sin vardag. Förr hade de stora medieredaktionerna minst en, ofta fler, som kunde sjöfart. Det var inte bara listorna över avgångar, tidtabeller, lastscheman och annat praktiskt som stod i tidningen. Kända personers ut- eller inresa sjövägen var givna nyheter. Sjöfarten var ett stort ämne: sjöfolkets dispyter med rederierna, arbetslagstiftningen som gjorde att många redare började använda bekvämlighetsflagg för sina fartyg, statens oro för varvens framtid, stuveriarbetets faror – allt detta var centralt.

90 procent av det vi konsumerar kommer fortfarande sjövägen, men detta märks inte under en promenad i Stockholm. Allt det där sker någon annanstans, i Frihamnen eller ännu längre bort, i Södertälje eller Nynäshamn. På många sätt är detta en olycklig utveckling. **L J**

Sedan försvann nästan allt hastigt och lämnade få spår – annat än i minnet hos de äldre. 2012 fick jag i uppdrag att skriva en bok om Johnson-företagens högkvarter på Stureplan, och den historien var full av sjöfartsinslag. När Vicky Ax:son Johnson senare bad mig om en ren sjöfartsbok, så tvekade jag inte.

**Var dina år som korrespondent i Sydamerika värdefulla under ditt arbete med boken?**

– Självklart var det en fördel. Jag har bott i Buenos Aires under olika perioder. När jag först kom dit 1983 så mindes alla i staden Johnson-linjen och dess grå fartyg. Johnson var inte bara ett rederi, det var

## Grund kurstillfällen

### BASIC SAFETY

13-15 feb  
27 feb-1 mar  
13-15 mar  
27-29 mar  
11-13 apr  
24-26 apr  
8-10 maj  
22-24 maj



7-9 juni  
26-28 juni

### GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

7 feb  
20 feb  
6 mar  
20 mar  
3 apr  
17 apr  
5 maj  
12 juni



19 juni  
mfl...

### ADVANCED FIRE FIGHTING

14-15 mar  
9-10 maj



### MARITIME CREW RESOURCE MCRM

På begäran



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

7 feb 3 apr  
21 feb 18 apr  
7 mar 2 maj  
21 mar mfl...



### SHIP SECURITY OFFICER

Datum kommer



### MEDICAL FIRST AID

20 feb 12 jun  
20 mar  
17 apr  
15 maj



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYB

13-14 mar  
8-9 maj  
26-27 juni



### FAST RESCUE BOAT

8-9\* feb  
22-23\* mar  
4-5 apr  
3-4 maj  
31 maj-1 jun  
20-21 jun



\*med reservation för islåge

### CROWD CRISIS MNG

8-9 feb  
8-9 mar  
3-5 apr  
4-5 maj  
31 maj-1 jun  
28-29 jun



### MEDICAL CARE

20-21 feb  
20-21 mar  
17-18 apr  
15-16 maj  
12-13 jun



Med reservation för eventuella ändringar.

# ns modernaste utbildningscenter centralt i Stockholm

## Refresh kurstillfällen

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

### CROWD CRISIS MNG

20 feb  
15 maj



### RESCUE BOAT

7 feb 18 apr  
21 feb 2 maj  
7 mar  
21 mar  
3 apr mfl...



### BASIC SAFETY

7-8 feb 18-19 apr  
21-22 feb 2-3 maj  
7-8 mar 16-17 maj  
21-22 mar 30-31 maj  
3-4 apr mfl...



### FAST RESCUE BOAT

9\* feb 1 jun  
23\* mar 21 jun  
5 apr  
4 maj



\*med reservation för isläge

### MEDICAL FIRST AID

20-21 feb  
20-21 mar  
17-18 apr  
15-16 maj  
12-13 jun



### ADV FIRE FIGHT.

8 feb 19 apr  
22 feb 3 maj  
8 mar 17 maj  
22 mar 31 maj  
4 apr mfl...



### MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik)

20-22 feb 15-17 maj  
20-22 mar 12-14 jun  
17-19 apr



Med reservation för eventuella ändringar.



STCW-guide

# TEMA

## SJÖFARTSPOLITIK




Att så få fartyg bär svensk flagg och den begränsade tillgången på svenska sjömän ställer till problem inom totalförsvaret. Förhoppningen inom sjöfartsbranschen är att det ska leda till bättre villkor så att fler fartyg kan flagga svenskt och fler arbetstillfällen skapas.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO ANTONIA SEHLSTEDT



DROTTEN

 GOTLAND

DROTTEN

# Infrastrukturministern: ”Svenskflaggade fartyg är viktigt av flera skäl”

Enligt nya infrastrukturministern, Andreas Carlson (KD), har tonnageskattesystemet levt upp till förväntningarna. Han utesluter dock inte att det kan bli förändringar i systemet och säger att regeringen ska återkomma i den frågan. Det uppger han skriftligen som svar på Sjöbefälens frågor.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO NIKLAS FORSSTRÖM/REGERINGSKANSLIET

STOCKHOLM JANUARI 2023

## Har du någon erfarenhet av sjöfart sedan tidigare?

”Infrastrukturfrågorna och särskilt frågor som berör sjöfarten har varit viktiga för KD under en lång tid. Som gruppledare för Kristdemokraterna har jag haft ett brett ansvar för alla politiska områden i riksdagen.”

## Vilken betydelse har sjöfarten för transporter, försörjning och skyddet av Sverige?

”Sjöfarten är helt avgörande för vår handel och konkurrenskraft. Den utgör navet i den massiva logistikkedja som är och har varit drivkraften för Sverige och världens ekonomiska tillväxt under de senaste decennierna. 85–90 procent av alla våra import- och exportvaror har varit lastade på fartyg någon del av transporten. Sjöfarten länkar oss samman med våra grannländer och övriga Europa. För ett land som Sverige med en lång kust är det av stor betydelse.”

## Är det viktigt att vi har en svenskflaggad handelsflotta?

”Svenskflaggade fartyg är viktigt av

flera skäl. De bidrar till kris- och krigsberedskapen vad gäller transporter av exempelvis livsmedel och drivmedel. Det är också viktigt för sysselsättningen för svenska sjömän och praktikplatser

”Vi har ett gemensamt intresse i att det finns såväl fartyg som kompetens.

för våra sjöfartsstudenter. Inte minst kunskapsåterföring från de sjömän som efter ett antal år på sjön kommer i land och börjar jobba i det maritima klustret på rederier, myndigheter, hamnar med mera.”

## Få rederier har valt att ansluta sig till det svenska tonnageskattesystemet. Hur ser du på det?

”Enligt Trafikanalys fanns i slutet av 2022 totalt 20 rederiföretag eller -koncerner registrerade i tonnageskattningssystemet. Det kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23



företag på sikt skulle träda in i systemet. Så där får man nog säga att förväntningarna har mötts väl. Samtidigt känner jag till branschens önskemål om att ”skruva” lite på tonnageskattningssystemet. I den ursprungliga propositionen stod det att regeringen har för avsikt att följa upp och utvärdera effekterna av den kommande lagstiftningen. Vi avser att återkomma i den här frågan.”

MTORRSGATA 17



REGERINGSKANSLIET

Infrastrukturdepartementet

Utrikesdepartementet

Förvaltningsavdelningen



**Försvarmakten uppger att det är ett problem att så få fartyg bär svensk flagg och att tillgången på svenska sjömän är begränsad, nu när totalförsvaret ska återuppbyggas. Hur ser du på det?**

”Vi har ett gemensamt intresse i att det finns såväl fartyg som kompetens. Jag vet att Försvarmakten och branschorganisationen Svensk Sjöfart häromåret

skrev på en avsiktsförklaring för karriärväxling. Den är ett första steg att tillsammans arbeta vidare med kompetensförsörjning inom sjöfarten och det ser jag väldigt positivt på.”

**Flera frågor som rör sjöfarten spänner över flera departement, som näringsdepartementet, försvarsdepartementet och finansdeparte-**

**mentet. Hur ser samarbetet mellan departementen ut gällande sjöfartsfrågor?**

”Sjöfarten är en av de frågor som spänner över flera departement. Vi samarbetar mellan departementen både på den politiska nivån och på tjänstemannanivån för att gemensamt finna de bästa och mest effektiva lösningarna.”

**LS**

# Sjöfartspolitiskt möte om branschens villkor och framtid

Behovet av en svenskflaggad handelsflotta och personalförsörjning. Det var frågor som diskuterades när företrädare för sjöfartsbranschen och politiker möttes i Stockholm för att prata om sjöfartens villkor och framtid. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

**STOCKHOLM** NOVEMBER 2022

En lättsam och informell stämning rådde bland deltagarna i Sjöfartshuset på Skeppsbron i Stockholm när politiker från trafikutskottet mötte ombordanställda, fackliga företrädare, redare och forskare inom sjöfarten. För arrangemanget – som hölls den 29 november – stod branschinitiativet Blå Tillväxt där fackliga organisationer och redare tillsammans driver frågor som syftar till att stärka den svenska handelsflottan. Mötesdeltagarna informerades om läget i den svenska sjöfarten, att cirka 60 procent av handelsfartygen flaggats ut sedan 2001, att tonnageskatten inte fått önskad effekt och att stämpelskatten bidrar till att minska intresset för den nationella flaggen. Det berättades också att svensk sjöfart ligger i framkant när det gäller arbetsmiljö och villkor för besättningarna liksom vid teknik- och miljöåtgärder, men att en fortsatt positiv utveckling kräver att branschens konkurrenskraft gentemot andra sjöfartsländer förstärks.

– Vi ligger i framkant på miljöområdet och våra redare kan tillgodose en arbetsmiljö i världsklass, sa Svensk Sjöfarts vd Anders Hermansson. Men för att fortsätta göra det behöver vi få rätt förutsättningar.

I dag har vi inte samma konkurrensvillkor som andra europeiska länder. Även länder i vårt närområde, som Norge, Danmark och Nederländerna som vi ofta jämför oss med, har betydligt bättre villkor.

Med på mötet var också Ingvar Lorensen, vd i Donsötank och Ragnar Johansson, vd i Wallenius Sol. På frågan vad de ansåg vara de viktigaste åtgärderna för att öka inflaggningen till Sverige, sa Ingvar Lorensen att han alltid hållit sig till den svenska flaggen, men att det finns behov av åtgärder.

– Vi är fundamentalistiska med att våra fartyg ska vara svenska, oavsett vad, sa han. Men en viktig fråga är en bra tonnageskatt och så nettomodellen. Det tror jag är det viktigaste.

– Även stämpelskatten är viktig, fyllde Ragnar Johansson på. Om du har fartyg under annan flagg tar det emot att betala flera miljoner för att flagga in.

## ”En enorm trygghet”

Sanna Niemann, andre styrman på *Stena Nautica*, berättade om arbetet ombord och hennes erfarenheter av svenskflaggade fartyg. Att det spelar roll vilket land fartyget hon tjänstgör i är registrerat, var hon tydlig med.

– Det är en enorm trygghet att arbeta på svenska fartyg med svensk arbetsmiljö och svenska trygghetssystem. Om man skadas, blir sjuk eller ska vara föräldraledig. Jag känner mig enormt privilegierad och stolt över att jobba på ett svenskt fartyg, sa hon.

Mikael Lindmark, kassör hos Seko sjöfolk, talade också om vilken betydelse som flaggen har för arbetsmiljön ombord. Han visade bilder från några av de undermåliga utländska fartyg han besökte under sin tid som ITF-inspektör och poängterade behovet av att länder som Sverige tar ansvar och kan agera som förebild.

– Jag säger inte att allt är guld och gröna skogar på svenska fartyg, men det är sju resor bättre än det här, sa han och svepte med handen mot fotografierna av ruten potatis och möjliga besättningsduschar. Att svenska fartyg har den bästa arbetsmiljön är jag benägen att hålla med om.

## Mötet gav kunskap om sjöfarten

Tre riksdagspolitiker från trafikutskottet deltog under dagen: Johanna Rantsi (M), Mattias Ottosson (S) och Jimmy Ståhl (SD). Som ny i trafikutskottet tyckte Mattias Ottosson att mötet gav honom mer kunskap om sjöfarten och branschens villkor.

– Jag håller fortfarande på att bygga kompetens och det här har varit en oerhörd bra dag, sa han under eftermiddagens fikapaus. Det är fascinerande att se hur fack och arbetsgivare jobbar tillsammans. När en bransch samlar sig lyssnar man på ett annat sätt.

*Under de två föregående mandatperioderna satt du i försvarsutskottet. Vad tar du med dig därifrån?*

– Jag tar med mig förståelsen för vikten av försörjningstrygghet och uppbyggnaden av totalförsvaret. Att vi har svenska fartyg är mycket viktigt. Det är bara de egna fartygen vi kan råda över i en kris-situation. Vi måste också se över lagstiftningen. Den lagstiftning vi har i dag bygger på att det antingen är krig eller fred, men tar inte hänsyn till gränsproblematiken där de flesta konflikter befinner sig i dag.



Mattias Ottosson (S)



Cecilia Strokirk, RISE





På Blå Tillväxts sjöfartspolitiska möte deltog både branschen, politiker och forskare, vilket ledde till många bra samtal.

Johanna Rantsi, uppvuxen på sjöfartstäta Donsö på västkusten, är nybliven talesperson i sjöfartsfrågor i Moderaterna. Även hon framhöll sjöfartens betydelse för totalförsvaret, men också för att avlasta annan infrastruktur. Och den svenska flaggen, ansåg hon, måste värnas.

– Vi måste göra något åt att så många flaggar ut, sa hon i en intervju innan mötet började. Framförallt behövs en översyn av tonnageskatten, men också netto noll och stämpelskatten är viktiga frågor. Vi förlorar många fartyg till våra grannländer, framför allt Danmark, och ska det ju inte vara.

Jimmy Ståhl har suttit i riksdagen sedan 2014, men har en bakgrund som hamnarbetare i Göteborgs hamn. I en intervju med Sjöbefälen inför höstens val sa han att han ville se över såväl stämpelskatten

som tonnageskatten och nettomodellen för besättningslöner, och det är något han håller fast vid.

– Jag vet vad jag vill och vad sjöfarten saknar, sa han.

### Betydelsen av en ökad inflaggning

Under mötet presenterades också en ny publicerad vetenskaplig studie från forskningsinstitutet Rise som genomförts på uppdrag av Lighthouse. I rapporten Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige, har projektledaren Cecilia Strokirk och hennes kollegor intervjuat tolv personer med ”spetskompetens inom sjöfartskompetens, försörjningsförmåga vid kriser, internationell påverkan, sjöfartssektorn som näring, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter inom sjöfarten.”

Bland de intervjuade återfinns Mikael Huss, tidigare vd i Sjöbefälsföreningen, marinchefen Ewa Skoog Haslum och Rickard Engström, strategisk planerare på Trafikverket. I en intervju efter sjöfartsmötet konstaterade Cecilia Strokirk att den svenska flaggen är viktig ur flera aspekter, men att en av de viktigaste är att säkerställa försörjningstryggheten i orostider.

– De svenskflaggade fartygen är de enda vi kan räkna med att kunna använda vid en kris eller krig, sa hon. I orostider kallar man hem sina fartyg och de under svensk flagg är de enda som regeringen kan förfoga över i ett sådant läge.

I rapporten lyfts även andra argument för en starkare inhemsk sjöfart fram. Som att den behövs för att slå vakt om sjöfartskompetensen inom olika områden.

– Geografiskt är Sverige att betrakta som en ö och vi är beroende av att upprätthålla service som lotsverksamhet och myndighetsutövning. Utan svenskflaggade fartyg skulle det vara väldigt svårt för oss att bibehålla kompetensen på sjöfartsområdet, sa Cecilia Strokirk.

En svensk handelsflotta ger också Sverige en röst i internationella sammanhang, står det i rapporten.

– Vi behöver en inhemsk flotta för att kunna påverka i exempelvis IMO, ITF och Ecsa och driva de frågor som är betydelsefulla för Sverige, som miljöfrågor. Många av respondenterna i studien tog också upp arbetsmiljön på svenska fartyg som en viktig fråga, sa Cecilia Strokirk. **L S**

## Tre åtgärder för en konkurrenskraftig och hållbar svensk sjöfart

### 1 Ersätt stämpelskatten med en stämpelavgift

Fartygsinvesteringar innebär stora kapitalinvesteringar som kräver lån, vilka i sin tur kräver en säkerhet genom pantbrev. I Sverige består detta av en stämpelskatt på 0,4 procent av beloppet. I och med att fartyg kan kosta upp till miljardbelopp blir det betydande summor. De rederier som dessutom investerar i miljöteknik i toppklass ombord gör än större investeringar, men straffas för detta engagemang eftersom stämpelskatten beräknas utifrån hela investeringen. Därför bör stämpelskatten ersättas av en stämpelavgift som täcker den faktiska administrativa kostnaden för myndighetens arbete.

### 2 Säkerställ en långsiktig nettomodell

Att bevara nettomodellen är en viktig principfråga av flera skäl. Det är viktigt för enskilda rederier att systemet är förutsägbart och stabilt om de ska göra stora investeringar i Sverige. När regelverket för sjöfarten försämrats minskar rederiernas förtroende för det svenska regelverket. Det är också viktigt att ett av villkoren i den svenska modellen, det vill säga statens del, inte påverkas då den utgör grunden för de villkor som förhandlats fram av sjöarbetsmarknadens parter. Det är alltså inte den förlorade nettoersättningen på en procent (vilken genomfördes när tonnageskattesystemet tillkom) som är det avgörande och av betydelse, utan tilliten och förtroendet för förutsägbara och varaktiga villkor.

### 3 Utveckla tonnageskattesystemet

För att bredda rekryteringsbasen för tonnageskattesystemet bör det vara möjligt för fartyg som är utsatta för internationell konkurrens och bedriver trafik på Sverige att ingå i systemet. Verksamhetsområdena och fartygsstorleken bör också anpassas, möjlighet till utbefraktning utökas och hanteringen av de obeskattade reserverna ses över. Regelverket bör också harmoniseras så att sjöinkomst, sjöfartsstöd och tonnageskattning får samma bedömningsgrunder.

# Rapport: Tonnageskatten och stämpelskatten måste reformeras

En mer konkurrenskraftig tonnageskatt och en omarbetning av stämpelskatten. Det är de två viktigaste åtgärderna för att få igång inflygningen till Sverige, enligt en nypublicerad rapport.

– Med ganska enkla och inte särskilt kostsamma åtgärder skulle man kunna åstadkomma mycket, säger författaren till rapporten Johan Nyström på Nyfou. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO SOFI CEDERLÖF



Johan Nyström

I rapporten Sjöfartsskatte-reform för en större svensk handelsflotta har forskaren och konsulten Johan Nyström på Nyfou sam-

manställt underlag som visar varför den svenska flaggen varit på tillbakagång under en längre tid och vad som behövs för att vända den negativa trenden. Det första han tar upp är tonnageskatten, ett skattesystem för fartyg som bygger på lastkapacitet istället för den faktiska mängden fraktat gods och som är förmånligare och mer förutsägbart än vanlig bolagsskatt. Redan under nittioalet införde EU möjligheten för medlemsländerna att tillämpa tonnageskatt för att stärka den europeiska flaggen och många länder valde att också göra det. I Sverige tog man istället en annan väg genom att 1996 införa det så kallade sjöfartsstödet, som återbetalar skatter och avgifter på besättningslöner till rederierna.

– Men det blev inte särskilt framgångsrikt, säger Johan Nyström. Det är bara att titta på resultatet. Den svenska handelsflotta har fortsatt att krympa.

## Tillströmningen har avstannat

Under åren har sjöfartsbranschen efterfrågat en svensk tonnageskatt och efter flera politiskt tillsatta utredningar kom en sådan på plats 2017. Sedan dess har antalet svenskflaggade fartyg ökat från 89 till 103, enligt uppgifter från Blå Tillväxt, men tillströmningen av fartyg har avstannat. Enligt Johan Nyström beror det svalt intresset för tonnageskatten på hur skattesystemet är utformat.

– Dels har vi en gräns på 100 bruttoton för att få tillämpa tonnageskatten medan andra länder är nere på 20

bruttoton. Det andra, och kanske det allra viktigaste, är att man i Sverige utgår från var trafiken går rent geografiskt. Fartyget måste gå utanför svenska farvatten större delen av tiden för att vara kvalificerad för tonnageskatt, men det som spelar roll i praktiken är vilka länder som fartygen konkurrerar med, inte var de går, säger Johan Nyström.

Han pekar på att det viktiga för konkurrenskraften är att svenska redare har likvärdiga förutsättningar som utländska med fartyg i samma trad.

– Ett klassiskt exempel är upphandlingen av färjetrafiken i Sverige. Trafiken kanske bara går i svenska vatten och därmed är de svenska fartygen inte berättigade tonnageskatt. Då kan utländska rederier som har tonnageskatt komma hit och konkurrera med betydligt bättre villkor och förutsättningar än de svenska rederierna.

## Miljötänk straffar sig

Ett annat hinder för inflygning som pekas ut i rapporten, är stämpelskatten. Den svenska stämpelskatten är 0,4 procent av fartygets in-teckningsbelopp eller fartygets värde, vilket kan motsvara flera miljoner kronor. Att avgiften är utformad som en procentuell skatt istället för en fast avgift gör att det kostar mer att flagga in dyrare fartyg där redaren satsat på miljöteknik och högre standard på arbets- och boendemiljö.

– Stämpelskatten är helt unik för Sverige och är nog det som redarna irriterar sig mest på. Den som satsar på sina fartyg straffas med en högre skatt vid inflygning vilket förstås är helt kontra-produktivt, säger han och fortsätter:

– Historiskt kom stämpelskatten till för att täcka myndighetens administrativa kostnader vid en inflygning, och det är ju rimligt. Men att Transportstyrelsen i dag skulle ha så höga administrationskostnader kan inte stämma. **L S**

# Sjöfarten är

Sjöfartens stora betydelse för såväl Försvarmak-tens verksamhet som för samhällsförsörjningen, avhandlades under För-svarmaktens Transport-dagar som hölls i mitten av december. Men de avtal som Försvarmakten ska sluta med svenska rederier för att säkra myndighetens transportbehov dröjer eftersom upphandlingen måste göras om.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

**SIGTUNA** DECEMBER 2022

Genom politiska beslut om en återuppbyggnad av totalförsvaret har intresset för den svenska handelsflottans situation ökat, såväl bland politiker som i Försvarmakten och andra myndigheter. Under Försvarmaktens Transportdagar som hölls på en konferensanläggning i Sigtuna den 8 till 9 december, diskuterades betydelsen av samarbete mellan Försvarmakten och civila transportföretag för att kunna lösa behovet av sjötransporter även i orostider. Föredragshållare från Försvarmakten och civila aktörer belyste några av de svårigheter som behöver övervinnas, men samtliga var eniga om sjöfartens stora betydelse i sammanhanget; både för att upprätthålla försvaret av Sverige och för att tillgodose transportbehovet till civilsamhället.

– Försvarmakten är otroligt beroende av sjöfarten för att kunna säkerställa försörjningen av Sverige, sa Stefan Nohrenius, avdelnings-



Stefan Nohrenius

# Åter en försvarspolitisk fråga

direktör vid Högkvarterets produktionsledning. Det gäller såväl förflyttning av folk som energiförsörjning. Inom försvaret har vi behov av militära transporter, både av gods och personal.

Att svensk flagg och svenskt sjöfolk har betydelse i sammanhanget var något som upprepade gånger lyftes fram. Stefan Nohrenius konstaterade att flaggen innebär att det är landet som fartyget är flaggat i som också har jurisdiktionen över det, oavsett var rederiet som kontrollerat fartyget har sin hemvist.

– Det är flaggstaten som sätter begränsningarna och som kan kalla hem fartygen i orostider. Därför är det inte alltid det hjälper om fartyget är svenskkontrollerat, sa han.

Wilken flagg fartyget bär, fortsatte han, påverkar också Försvarmaktens möjligheter att skydda transporten. Fartygsskydd är något som återkommande övas genom samarbete mellan marinen och civila aktörer inom sjöfartsklustret, men i ett skarpt läge är det inte alla fartyg som har rätt till militärt skydd.

– Marinen kan och ska ge sjöfartsskydd, men bara till fartyg under svensk flagg, sa Stefan Nohrenius.

## Upphandlingen måste göras om

Som exempel på fartygstyper som Försvarmakten har behov av nämnde han bland annat roro, tank, bulk och skärgårdsfartyg. En upphandling av fartygstafrik påbörjades under förra året och planen var att i närtid kunna skriva avtal med ett antal rederier. Men i januari meddelade Försvarmakten att upphandlingen avbrutits och måste göras om. Anledningen är att det inte inkommit tillräckligt många anbud för att täcka Försvarmaktens behov av sjötransporter. Nu startar en ny upphandlingsrunda och i samband med den ska Försvarmakten genomföra en utbildning eller på annat sätt förmedla information om upphandlingslagstiftningen till branschen.

– Vårt behov av sjötransporter kvarstår. Planen är att vi ska kunna skriva avtal med rederier under andra kvartalet i år, säger Stefan Nohrenius.

Men under sitt anförande på Transportdagarna konstaterade Nohrenius också att det inte enbart räcker med en tillräck-



lig mängd fartyg under svensk flagg för att transportbehovet ska kunna lösas. För det behövs också svenska sjömän.

– Det är en bristvara i dag, sa han. Många av dem som jobbar på svenska fartyg är utländska medborgare vilket kan bli ett problem. Det såg vi under pandemin.

## Beredskapslagren är borta

Johan Schelin, professor i sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet, var inne på betydelsen av en svensk handelsflotta för att samhället och det militära försvaret ska ha en möjlighet att fungera, oavsett beredskapsnivå.

– De stora beredskapslagren är till stor del borta i dag och nu är det just in time som gäller, sa Johan Schelin. Cirka 50 till 60 procent av de livsmedel vi äter är importerade och under pandemin såg vi hur viktig färjetrafiken var för vår försörjning. Mycket livsmedel transporteras med lastbil men lastbilarna måste ju stå på något också.

Han konstaterade att det inom flera segment nästan helt saknas fartyg under svensk flagg, som bogserbåtar och containerfartyg. Att utgå från att fartyg under svensk kontroll med utländsk flagg ska bistå Sverige i ett krisläge är vanskligt, menade han.

– Svenska staten har räknat med tillgång även till svenskkontrollerat men utlandsflaggat tonnage, men juridiskt är det inte så enkelt och det kan bli kontroverser. För samtidigt har den svenska staten sagt att utlandsflaggat inte är en svensk angelägenhet, som exempelvis när *Stena Impero* blev beslagtagen för några år sedan. Det var inte en svensk

angelägenhet, menade man, eftersom fartyget gick under brittisk flagg.

Även Johan Schelin slog fast att det inte räcker med svensklagrade fartyg för att säkra sjötransporter i orostider. Det krävs också tillgång till svenska sjömän för att kunna bemanna fartygen.

– 1970 fanns det runt 25 000 svenska sjömän, i dag är den siffran långt under 10 000. Många som jobbar på svenska båtar är utlänningar som går på Tap-avtal och i ett krigsläge kan det bli svårt att ha kvar folk ombord. Att säkerställa tillgången på personal är den svåraste frågan att lösa eftersom det är så få svenska sjömän.

## Eskort och fjärrskydd

Sist bland talarna inom området sjöfart var överste Anders Åkermark, chef för operationsavdelningen på Marinstaben. Han berättade bland annat att marinen ska få ökade förmågor, som en följd av det höjda försvarsanslaget.

– Det kommer öka vår förmåga att identifiera och undanröja hot inom ett större område än i dag, sa han.

Anders Åkermark pratade också om vilka metoder som finns för att skydda handelssjöfarten om ett sådant behovsläge skulle uppstå. Sjökontroll, konvojeering samt eskort och fjärrstyrning är de alternativ som finns att tillgå, sa han. Själv förespråkade Anders Åkermark det sistnämnda alternativet.

– Eskort och fjärrskydd är de metoder som vi i dag anser vara bäst lämpade för att lösa frågan om sjöfartsskydd. Det handlar om att på stort avstånd upptäcka och avvärja hot, innan de blir problem för sjöfarten. **LS**

# ”En bild är starkare än ord”

Kapten Celi, maskinist Ylva och matrosen Annie. De är alla sjökvinnor med egna historier i rederiet Femino. Fast påhittade, eftersom de skapats av Emily Gyllenspetz i syfte att lyfta fram kvinnor till sjöss.

TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI

**GÖTEBORG** OKTOBER 2022

Det började med att hon noterade att det inte fanns några illustrationer på kvinnor till sjöss.

– När jag kollade själv, så hittade jag bara pinuppor, minns Emily Gyllenspetz som då börjat sitt arbete på Styröbolagets snabbfärjor i Göteborg.

Det är gott och väl tre år sedan. Då hade hon gått på Öckerös seglande gymnasieskola, inte för att hon ville arbeta till sjöss, utan mer för att hon var sugen på att resa. Hon hade ingen erfarenhet av båtar, men det skulle visa sig att hon blev biten och sökte klass 7 på Chalmers sjöbefälslinje i Göteborg. En ettårig utbildning som riktar sig bland annat till de som vill arbeta inom skärgårdstrafik, sjöräddning, kustsjöfart, samt inom marinen och kustbevakningen. Hon fick arbete direkt på Styröbolaget och stortrivdes, både med att arbeta som däcksmän och som styrman. När hon blev gravid, fick hon inte vara ombord efter sjätte månaden.

– Då blev jag rastlös och började rita. Så småningom växte Celi fram. Hon är en äventyrslysten, lugn, morgontrött och rättvis kapten. Homosexuell. Inte någon som sätter sig på en piedestal eller vill vara

högst i hierarkin, utan hon lyssnar på besättningen, även om de är yngre. Hon är den hon är och bör få respekt för det, poängterar Emily Gyllenspetz som ville hitta fram till en karaktär som unga kvinnor till sjöss kunde känna igen sig i, även om Celi är en fiktiv person.

– Det är tufft att vara kvinna i ett mansdominerat yrke. En kan känna sig lite ensam och behöva bli peppad av andra, för att hitta fram till sin egen yrkesidentitet. Det tror jag är viktigt, precis som att det är viktigt att se figurer som en kan känna igen sig i som kvinna, i stället för den klassiska illustrationen med man i sydväst och pipa.

## **Stärka självbilden av kvinnor till sjöss**

Just frånvaron av bilder att identifiera sig med, har Emily Gyllenspetz gått i gång på. Tillsammans med narrativ om sina fiktiva kvinnor till sjöss, blandat med värme och ett anslag av humor. Snabbt växte det fram ytterligare två figurer: Annie och Ylva. Den förstnämnda är från Luleå och den andra är född i Argentina men uppväxt i Göteborg, eftersom hennes mamma arbetade ombord på ett skepp i Karibien och träffade Hans, sjöingenjör från Hönö i Göteborgs norra skärgård.



Emily Gyllenspetz hoppas att berättelserna kan stärka självbilden av kvinnor till sjöss, oavsett om de kommer hem varje dag eller är borta över tid.

– Jag älskar mitt yrke, men jag vill vara med och bryta normen i detta mansdominerade yrke; att det inte är någon big deal om det är en kvinna eller man som arbetar på posten, förklarar hon och menar att det handlar om att visa flickor den möjligheten tidigt.

Därför har hon börjat skriva en barnbok om Celi, Annie och Ylva – till sjöss. Det är tänkt att bli en serie. Allt för att ge barn i låg- och mellanstadieåldern alternativ till de manliga figurerna – på traktorer, lastbilar och båtar – i barnböckernas bildvärld.

Att vara kreativ ligger nära henne. Men mycket tid har gått åt till det tekniska och att förstå vilka vägar som är bäst när det gäller att producera tröjor, kassar och

– Bilder påverkar oss och syns vi så finns vi, säger Emily Gyllenspetz som skapat karaktärer till sjöss för att lyfta fram sjökvinnor och stärka identiteten i en mansdominerad bransch.



muggar, som ska prydas av hennes tre fiktiva sjökvinnor. (Fler karaktärer är på ingång.) Det har blivit många timmar av research och på Youtube. Hon har byggt en hemsida och startat ett konto på Instagram där hon har mängder av följare. Det är kvinnor som arbetar med sjöfart, från olika delar av världen. Ambitionen är att berätta om kvinnor till sjöss på ett lättsamt sätt, som inte tar alltför lång tid att ta del av. Till det kommer en blogg där kvinnor i hennes fält berättar om sina erfarenheter i en mansdominerad bransch.

– En bild är starkare än ord. Hela tanken är ju att en ska se sig själv när en tittar på mina bilder. För finns det, så är det ju normalt på något sätt. Om inte annat så är jag med och sår frön eller skapar tankeställare som syftar till att förändra bilden, säger Emily Gyllenspetz.

### Minidokumentärer ombord

Hantverket har också gett henne kunskap om hur print-on-demand fungerar. Den tjänsten aktiveras varje gång någon beställer hennes produkter. Då tillverkas det aktuella föremålet och skickas i väg. Hennes följare på sociala medier får rabatt och på så vis är marknadsföringen i gång, som små ringar på vattnet.

Det ledde till att en sjökaptan, med tre miljoner följare på det sociala mediet Tik Tok, beställde specialdesignade illustrationer av Emily, som senare blev en limited edition. Det gav ytterligare ringar på vattnet.

– Det känns som ett meningsfullt arbete för att bli jämställd. Det är en lång väg att gå. Och det här är min lilla pusselbit i sammanhanget. Jag är medveten om att det inte är den största och det är inte den viktigaste, men det är i alla fall en del, säger Emily Gyllenspetz.

När barnböckerna är klara skall hon ta sig an nästa projekt; att filma, att göra ett slags minidokumentärer ombord. Tanken är att följa med sjökvinnor, visa upp deras vardag till sjöss och lägga ut på Youtube och andra sociala medier. Det handlar om vikten av representation. Men först måste hon lära sig tekniken.

– Det kan bli väldigt bra. Jag vill göra det så att det inte blir exotiskt – kvinna till sjöss är lika med speciellt! Nej, jag vill ta fram kunskapen vi bär på. Inte att det är coolt att köra båt för att jag är kvinna. Men samtidigt vill jag visa att det krävs en del av oss. Därför ska du få cred för det du gör. Inte enbart för att du tagit dig in i en mansdominerad bransch, påpekar Emily Gyllenspetz som menar att om vi ser saker många gånger, så tar vi till oss det till slut – oavsett om det är bilder som illustrerar genus eller etnicitet. **A S**

# Shipping – a defence policy issue

The crucial importance of shipping for the Swedish Armed Forces as well as the supply of goods to society was discussed during the Armed Forces' Transport Days conference held in mid-December 2022. The dwindling number of Swedish flagged ships and the limited supply of Swedish seafarers are problematic for Sweden's total defence policy. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

After political decisions on the rebuilding of total defence, there is an increased interest in the situation of the Swedish merchant fleet among politicians, the Armed Forces and other authorities. During the Armed Forces' Transport Days, held at a conference centre in Sigtuna on 8–9 December, the importance of cooperation between the Armed Forces and civilian transport companies was discussed in the context of solving needs for sea transport in times of unrest. Speakers from the Armed Forces and civilian actors addressed some of the difficulties that need to be overcome, and all agreed on the crucial importance of shipping in this context, both to maintain Sweden's defence and to meet transport demands for society in general.

"The Armed Forces are extremely dependent on shipping to ensure supplies to Sweden," said Stefan Nohrenius, department director at HQ production management. "This applies to the movement of people as well as energy supplies. The armed forces need military transport for goods and personnel."

The significance of Swedish flagged ships and Swedish seafarers in this context was brought up repeatedly. Stefan Nohrenius stated that the flag under which a ship sails means that the flag state also has jurisdiction over the vessel, regardless of the domicile of the shipping company operating the ship.

"It is the flag state that sets any restrictions and can call ships home in times of unrest, which is why it doesn't always help if the ship is operated from Sweden," he explained.

The flag under which a ship sails, he continued, also affects whether the Armed Forces are able to protect it. The protection of ships is repeatedly trained

through cooperation between the Navy and civilian actors in the maritime sector, but in a live situation, not all ships are entitled to military protection.

"The Navy can and is obliged to provide maritime security, but only to ships with the Swedish flag," said Stefan Nohrenius.

As examples of ship types that the Armed Forces need, he listed tugs, ro-ro vessels, tankers, bulk vessels and archipelago ships. He also noted that a sufficient number of Swedish flagged ships does not in itself solve all transport requirements; Swedish seafarers are also needed.

"They are in short supply at the moment," Nohrenius said. "Many of those working on Swedish ships are foreign citizens, which can become a problem, as we saw during the pandemic."

## In many segments there are hardly any Swedish flagged ships left

Johan Schelin, professor of maritime and transport law, also took up the importance of a Swedish merchant fleet for the safe functioning of society and military defence, regardless of the level of readiness.

"The large emergency stockpiles are largely gone these days, replaced by just-in-time," Schelin said. "About 50–60 per cent of the food we eat is imported and during the pandemic we could see how important ferry traffic was for our supplies. A lot of food is transported by trucks, but trucks have to cross water on something."

He stated that in many segments there were hardly any Swedish flagged ships left, such as tugs and container ships. Assuming that ships operated from Sweden under a foreign flag will assist Sweden in a crisis is risky, he said.

"The Swedish government also counts on access to Swedish-operated, foreign-flagged tonnage, but it is not straightforward legally and there can be controversies. At the same time, the Swedish government has said that foreign flagged ships are not a Swedish issue, such as when *Stena Impero* was seized a few years ago. It was not a Swedish matter, they said, since the ship was sailing under the British flag."

Johan Schelin also confirmed that there are not enough Swedish-flagged ships to secure sea transport in times of unrest. More Swedish seafarers are also needed to crew the ships.

"In 1970 there were about 25,000 Swedish seafarers, whereas there are now less than 10,000. Many people working on Swedish ships are foreigners on temporary work agreements, and in a war situation it could be difficult to keep them on board. Ensuring the supply of personnel is the most difficult issue to solve because there are so few Swedish seafarers."

## Increased defence budget

Last among the speakers from the marine sector was Colonel Anders Åkermark, head of the operations department at Naval Staff. Among other things, he said that the Navy will have more capabilities as a result of the increased defence budget.

"This will increase our ability to identify and eliminate threats in a larger area than is currently possible," he said.

Anders Åkermark also spoke about existing methods for protecting merchant shipping if such a need should arise. Sea control, convoys, and escort and remote protection are the available options, he explained. Anders Åkermark advocated the last option.

"Escort and remote protection are the methods that we currently consider to be best suited to maritime security needs. They involve detecting and averting threats at large distances, before they become a problem for shipping."

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](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2023, 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 liftsysteem.

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

\*inklusive städning

### IDRE

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

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



### SÄLEN

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

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

**08-518 356 00**

**sbf@sjobefal.se**

#### Verkställande direktör

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

#### Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Karl Huss – 08-518 356 10

#### Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Alicia Krossling – 08-518 356 70

#### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

#### Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

#### Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

#### 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

Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

#### Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

#### Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

#### Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2

252 21 Helsingborg

Telefon 08-518 356 66

## Frågor om försäkringar?

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

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madelaine Edlund – 0702-33 38 59

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

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

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

## BLI MEDLEM!

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

#### AKTIVT MEDELSKAP

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

#### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

#### PASSIVT MEDELSKAP

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

#### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

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

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

**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 auroraklubben@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

**KUNGÄLVSKOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Vakant

**LULEÅ BOGSERBÅT**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**ORUST MARINE RECRUITMENT**

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

**RESSEL**

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

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Håkan Björk (kontaktperson)  
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se  
Jesper Svensson (kontaktperson)  
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

**SJÖVÄGEN**

Fabian Carlander  
tel 070-952 12 09, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**STENA LINE**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

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

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Patrik Holgersson  
tel 0735-76 33 15, e-post isbryarklubben@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**

Vakant

**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

**ÖRNSKÖLDVIVS 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**

Rebecka Kindeberg  
e-post ordforande@lambdastudentforening.se

# Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten.  
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss.  
Ge ett bidrag eller bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se).  
Du kan också ringa 077-579 00 90.





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

”Det var mitt i juli och vi hade följt med några vänner ut på havet. Plötsligt hände något, det kom vågor från två håll och vi slog runt. Jag sögs in i segelbåten och blev fast i en luftficka. Det var kallt och mörkt, runt mig flöt skor, väskor och alla våra grejer. Otroligt nog höll jag telefonen hårt i handen och kunde larma 112. De sa till mig att vara stilla, det var farligt att röra sig. Jag trodde att jag skulle dö. Och det kändes som en evighet innan en sjöräddare dök ner. Han såg att jag satt fast i en lina, skar loss mig och hjälpte mig ut. Alla berömde mitt lugn, men det var som en mardröm. Jag hade aldrig kunnat ta mig ut själv.”



Wilma Karlsson 16 år, Örnsköldsvik

Vill du hjälpa oss att rädda liv till sjöss? Sjöräddningssällskapet är en ideell organisation som är beroende av gåvor, donationer och testamenten för vår verksamhet. Om du ger en gåva eller tänker på oss i ditt testamente bidrar du direkt till att våra frivilliga sjöräddare kan fortsätta rädda liv i framtiden. Läs mer på [sjoraddning.se/testamente](http://sjoraddning.se/testamente) eller ring 031-761 62 00.

HJÄLP OSS RÄDDA LIV I FRAMTIDEN OCKSÅ. TESTAMENTERA EN GÅVA.