

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2023 ÄRGÅNG 12



REPORTAGET

## ÅNGBÅT OCH GUBBDAGIS

ÅNGAREN BOHUSLÅN LOCKADE TILLBAKA BOSSE LINDGREN TILL SJÖN

TEMA

## SJÖFARTSTILLSYN

RIKSREVISIONEN RIKTAR SKARP KRITIK MOT TILLSYVEN • TRANSPORTSTYRELSEN: VI HAR TILL VISS DEL MISSLYCKATS

NYHETER

Avtal med Almega och Sarfger löneökningar på 7,4 procent

NYHETER

Sjömanshusstiftelsen belönade glada påslakan

INTERVJUN ANNIE SANDSTRÖM

Career event är årets höjdpunkt



# Sjöfartsbranschen behöver sina skolor!

JUNI

Så här års, i skolornas lokaler, ljuder ”Den blomstertid nu kommer med lust och fågning stor.” Studenterna gör sig redo och provar ut studentmössor, för att så småningom komma ut i arbetslivet eller söka sig vidare till högre utbildning.

Då sjöfartsbranschen söker med ljus och lykta efter arbetskraft så är sjöfartsgymnasierna en viktig aktör för att kompetensförsörjningen ska vara i balans. Tyvärr är vår bransch inte i närheten av någon balans idag. Gymnasieskolornas utbildningsplatser ekar tomma samtidigt som redarna har problem med att rekrytera personal.

Idag går cirka 360 elever på totalt sju gymnasiala sjöfartsutbildningar runtom i vårt avlånga land. Varje år utexamineras cirka 120 elever från dessa utbildningar i Härnösand, Stockholm, Visby, Kalmar, Karlskrona, Göteborg och Öckerö. Dessa elever är nyckeln till framtida arbetskraft inom yrket, både för manskap men även för befäl, då vi vet att flera av dessa även läser vidare på någon av Sjöfartshögskolorna.

Tyvärr så handlar problemet inte enbart om att färre elever ger färre utexaminerade sjömän, utan det minskade söktrycket slår även mot skolornas ekonomi. I och med att skolorna får betalt per elev

så minskar intäkterna när antalet elever blir färre. Detta i kombination med kostnadsökningar som drivits på av räntor och inflation ger sammantaget en ohållbar situation för de enskilda skolorna. För att lärosätena ska täcka denna kostnadsökning finns bara en schablonbaserad indexreglering av elevpengen om 2,5 procent per år, vilket inte ligger i paritet med kostnadsökningarna. Sjöfartsutbildningen är en kostsam utbildning som kräver mer resurser än andra utbildningar. El, drivmedel, maskiner och övningsfartyg etcetera är kostnader som man inte kan göra avkall på.

Samtidigt som sjöfartsbranschen skriker efter folk och totalförsvaret ska återuppbyggas, med svenskflaggade fartyg och svenska besättningar som en viktig pusselbit, riskerar alltså sjöfartsutbildningarna att få stora problem. Nu behövs en handlingsplan! Elevpengen behöver höjas för de skolor som har haft stora kostnadsökningar och som dessutom är samhällsviktiga.

Men hela branschen behöver också kraftsamla för att yrket ska bli mer attraktivt. Nöjda medarbetare sprider ett gott rykte om sin arbetsplats, vilket ger ringar på vattnet. Att behålla duktiga och inkörda medarbetare är dessutom betydligt billigare än att hela tiden behöva rekrytera och lära upp ny personal.

I slutet av april blev de nya avtalen för Storsjön och Skärgård klara. Det blev en historiskt hög löneökning på 7,4 procent över två år, vilket vi vet var viktigt för våra medlemmar i dessa ekonomiskt hårt pressade tider. Samtidigt så vet vi också att det krävs mer. Lönerna till sjöss släpar efter motsvarande yrken i land och förmåner som föräldralön, vilket nästan är standard i många land-avtal, saknas fortfarande till sjöss.

Dagens ungdomar är vana vid att söka fram information och när det gäller något så viktigt som ens framtida yrke är det en självklarhet att de kollar upp hur villkoren ser ut. Branschen behöver kraftsamla på alla fronter för att locka och behålla folk i sjöfarten, och det gäller även de anställdas arbetsvillkor!



OSCAR LINDGREN

# sjöbefälen Nr 4

## 04 Nyheter

Trafikanalys: Sjöfarten behöver stöd för att öka elektrifieringen  
Avtal med Almega och Sarf ger löneökningar på 7,4 procent  
Belöningsdagen: Glada påslakan och smarta verktyg

## 10 Fackligt

Mänskliga rättigheter – även för sjömän?  
Ordförande har ordet

## 12 Reportaget: Ångbåt och gubbdagis

Bo Lindgren fortsatte till sjöss även efter pensionen

## 16 Intervjun: Annie Sandström

Studentmässan Career event är årets höjdpunkt

## 20 Tema: Sjöfartstillsyn

Riksrevisionen: Tillsynen över den nationella sjöfarten är kraftigt eftersatt

Transportstyrelsen: Vi har till viss del misslyckats med införandet  
Sjöbefälsföreningen: Det nya regelverket medför negativa effekter för alla

## 28 Kultur/historia: Kvinnorna och havet

Författaren Karin Erlandssons roman Hem berättar om kvinnorna

## 30 In English: Maritime supervision

Swedish Transport Agency: We failed with this introduction

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 12 Utgivningsdag 19 juni 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** Bosse Lindgren på ångaren *Bohuslän*.  
Foto Lisa Thanner

**TS-kontrollerad upplaga** 6 000 ex

MEDLEM AV 



# Trafikanalys: Sjöfarten behöver stöd för att öka elektrifieringen av fartyg

Skattereduktion för elanslutning av mindre fartyg och en klimatpremie för elfartyg. Det är ett par av de åtgärder som Trafikanalys föreslår i en rapport om sjöfartens elektrifiering. Men eldrift passar inte alla fartyg och fler alternativ kommer att behövas för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser. TEXT LINDA SUNDGREN

**STOCKHOLM** APRIL 2023

Svenska rederier ligger långt fram med elektrifieringen av fartyg, i alla fall i en global jämförelse. Enligt rapporten Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart, som Trafikanalys överlämnade till regeringen den 15 december, fanns det 17 elektrifierade fartyg i Sverige sommaren 2022. Dessutom låg ytterligare sex elfartyg i beställning. Motsvarande siffra inom den totala världssjöfarten är runt 400 elfartyg (varav cirka hälften är norska), och Sverige hamnar därmed på en sätteplats i antalet eldrivna fartyg. Men om man istället jämför elektrifieringen mellan transportslagen inom Sverige, har sjöfarten hamnat efter vägtrafiken. Medan det satsats på elbilspremier och byggs laddstolpar längs vägarna, har mindre



Björn Olsson

gjorts för att uppmuntra eldriften på sjön.

– Med tanke på hur långt fram svensk sjöfart ligger i elektrifieringen globalt, är det extra deppigt att se hur lite stöd

och incitament till en omställning som branschen får, säger rapportens huvudförfattare Björn Olsson vid Trafikanalys. Vi får intrycket att politikerna är mycket fokuserade på vägtrafiken och att sjöfarten tenderar att glömmas bort.

Att traditionellt fartygsbränsle dessutom är skattebefriat ligger också branschen i fatet, menar Björn Olsson.

– När fartygsbränslet är så billigt blir steget att byta bränsle mycket större än det annars skulle ha varit. Traditionellt fartygsbränsle skulle behöva bli dyrare för att öka incitamenten att ställa om.

## Sju förslag för att öka elanvändningen

I rapporten lyfter Trafikanalys fram sju åtgärdsförslag för att öka användningen av el inom sjöfarten, där en del åtgärder riktar sig till hamnarna och andra till rederierna. Bland annat föreslås en skattereduktion för anslutning till landström för mindre fartyg (under 400 brutto) i yrkestrafik. Hamnarna bör få stöd för att bygga ut land- och laddinfrastruktur och det behöver bli enklare att certifiera fartyg som konverterar till el. En annan åtgärd som föreslås är införandet av så kallade innovationsupphandlingar, där stat och regioner tar ett större ansvar för elektrifieringen av sjöburna transporter.

– Om svenska staten ställer krav på att de fartyg de själva äger ska drivas med el eller en hybridlösning, skulle det kunna få ganska stor effekt. Som statens gula vägfärjor, isbrytarna och Kustbevakningens fartyg. Innovationsupphandlingar kan också omfatta offentligt upphandlad fartygstrafik, som Waxholmsbolagets skär-

## Trafikanalys förslag på styrmedel för att öka elektrifieringen inom sjöfarten

### • Skattereduktion för elanslutning

Trafikanalys föreslår att befintlig skattereduktion för landström för större fartyg utökas till att även gälla fartyg med en bruttodräktighet som understiger 400 och som används i yrkesmässig trafik.

### • Klimatpremie för elfartyg

Trafikanalys föreslår att Energimyndigheten får i uppdrag att närmare analysera och föreslå hur en klimatpremie kan utformas för att stimulera en marknadsintroduktion av elfartyg.

### • Stöd till elanslutning för fartyg

Trafikanalys föreslår att lämplig myndighet får i

uppdrag att ta fram förslag till förordning för ett stöd till land- och laddinfrastruktur för fartyg.

### • Undantag från kravet på nätkoncession för hamnar

Trafikanalys föreslår att en utredning tillsätts för att klargöra hur undantag från krav på nätkoncession för elledningar och elnät i hamnar kan införas.

### • Tydligare klimatkrav på nationella fartyg

Trafikanalys föreslår att Transportstyrelsen får i uppdrag att utreda behovet av förtydligade krav på minskade växthusgasutsläpp från nationella fartyg.

### • Underlätta processen för certifiering av fartyg vid konvertering till eldrift

Trafikanalys föreslår att Transportstyrelsen får i uppdrag att genomföra åtgärder som underlättar processen för certifiering av nya lösningar kopplade till elektrifierad sjöfart.

### • Innovationsupphandling i regionalt upphandlad färjetrafik

Trafikanalys föreslår att staten tar initiativ till ett samarbete med regioner med målet att få till stånd innovationsupphandling av statlig och regionalt upphandlad trafik för att främja en utveckling av elsjöfart.

gårdsbåtar. I Norge använder man innovationsupphandlingar och där verkar det fungera bra, säger Björn Olsson.

### Miljöpremie har funnits för elbilar

Styrmedel för att öka användandet av el inom fartygstrafiken går att hitta bland de incitament som används för trafiken på land, menar Björn Olsson.

– Den miljöpremie på 40 000 kronor som man haft för elbilar kanske skulle kunna vara 400 000 eller fyra miljoner för ett fartyg.

Enligt Trafikanalys beräkningar använder fartyg som ligger till kaj i svenska hamnar cirka 700 gigawattimmar per år, varav runt 34 gigawattimmar kommer från landström. Därutöver har sjöfarten ett behov av ytterligare 175 gigawattimmar per år i form av laddström för eldrivna fartyg.

– Här finns en stor potential att använda mer el, men det kräver en utbyggnad av landanslutningar i hamnarna. Om politikerna får till bra stödåtgärder för en sådan utbyggnad kan vi nog komma ganska långt på sju till tio år. Blir det inte något stöd kommer det sannolikt att ta längre tid, säger Björn Olsson.

I rapporten framhålls också att elektrifieringen inte ensamt kan lösa sjöfartens hela behov av en grön omställning. Differencieringen inom fartygsflottan är stor och det är inte alla typer av fartyg som med dagens teknik kan drivas med enbart el.

– Elektrifieringen verkar passa bäst inom skärgårdstrafiken och i närsjöfarten. Som en färja som går en kortare sträcka mellan två hamnar. För oceangående fartyg är ren eldrift inte något alternativ i

dag eftersom de inte har möjlighet att ladda längs vägen, säger Björn Olsson.

Istället föreslås olika former av hybridlösningar och alternativa bränslen som biobränsle, flytande naturgas (LNG), vätgas, ammoniak eller metanol.

– Intresset för metanol har ökat de senaste åren och det ligger ett antal nybeställningar av metanolfartyg. Metanolen är lite lättare att hantera och behöver inte kylas ner som LNG, säger Björn Olsson och fortsätter:

– Vilka av de åtgärder vi föreslår som är viktigast för elektrifieringen av sjöfarten är svårt att svara på. Sjöfarten är komplex och det kommer att krävas flera olika lösningar för att ställa om. Men det viktigaste är nog att politikerna pekar med hela handen och tydligt visar i vilken riktning som branschen ska gå. **L S**

# Avtal med Almega och Sarf ger löneökningar på 7,4 procent

I mitten av april kom Sjöbefälsföreningen överens om nya avtal med Almega och Sarf. Båda förhandlingarna resulterade i stort sett i ett rent lönepåslag med märket på 7,4 procent över två år.

– Märket blev historiskt högt den här gången, vilket vi är nöjda med. Med stigande kostnader i samhället så är höjd lön det viktigaste för våra medlemmar och därför har vi prioriterat det framför andra yrkanden, säger Oscar Lindgren, vd för Sjöbefälsföreningen.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

Det nya Storsjöavtalet med Sarf gäller retroaktivt från 1 februari i år och ger ett lönepåslag på 4,1 procent i år och 3,3 procent från den 1 februari 2024. Avtalet



Oscar Lindgren

löper ut den 31 januari 2025. Parterna har också lagt till en skrivelse om huvudavtalet, som skrevs under av alla PTK-förbund förra året.

– Eftersom Sjöbefälsföreningen skrev under huvudavtalet förra året så ska den upplysningen in i våra kollektivavtal, vilket nu har skett.

Den som slutat sin anställning och vill begära lönejustering för sin anställnings-

tid under perioden 1 februari 2023 – 31 maj 2023 måste göra det senast den 15 augusti 2023.

### Avtal med Almega

Löneökningarna i Strömme- och Styrsoavtalen blev 4,1 procent retroaktivt från den 1 januari i år samt 3,3 procent från den 1 januari 2024. Avtalet sträcker sig till den 31 december 2024.

Parterna kom också överens om att vederlag ska kunna ersättas kontant efter överenskommelse med arbetstägaren. I Styrsoavtalet kom parterna även överens om att ob-ersättning ska kunna kontanteras, efter överenskommelse med arbetstägaren. Dessutom ska två arbetsgrupper tillsättas som ska se över skrivningarna om semester och sjuklön i avtalen.

– Arbetsgrupperna handlar om att få till en klargöring i skrivningarna i avtalen kring semester och sjuklön. Det är bra att vi fick till dessa arbetsgrupper då det är viktigt att vi har en samsyn kring avtalstexterna, säger Oscar Lindgren.

### Kämpade för föräldralön

En fråga som Sjöbefälsföreningen kämpade för i avtalsförhandlingarna med både Almega och Sarf var föräldralön, det vill säga att arbetstägarna ska få en procentsats av sin lön under en viss del av sin föräldraledighet.

– Föräldralön är väldigt vanligt förekommande på svensk arbetsmarknad och vi ser det som en naturlig del i ett modernt kollektivavtal. Vi hade önskat att kostnaden för föräldralön delades av parterna men vi nådde inte ända fram i den frågan, vilket vi tycker är beklagligt, säger Oscar Lindgren. Han fortsätter:

– Som alla vet är det brist på sjöbefäl. För att locka folk till branschen hade vi hoppats på att nå längre med våra yrkanden för att göra yrket mer attraktivt. Det räcker inte med fina ord, arbetstägarna måste känna att deras arbetsgivare är beredda att satsa på dem för att de ska vilja gå in, och stanna, i yrket. **S C**



# Glada påslakan och smarta verktyg

Smarta verktyg, introduktionsprogram för matrosar och påslakan med minioner. Den 4 maj var det åter dags för Sjömanshusstiftelsens årliga hyllning till ombordanställda och deras synbarligen aldrig sinande uppfinningsrikedom. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

**GÖTEBORG** MAJ 2023

Solen sken och havet glittrade när Stiftelsen Sveriges Sjömanshus bjöd in till belöningsdag i Sjöräddningssällskapets lokaler i Långedrag i sydvästra Göteborg. Arrangemanget inleddes med en presentation av några av de forskningsprojekt som Sjömanshusstiftelsen stödjer. Ett av projekten handlade om att studera belastningsergonomin inom intendenturen med hjälp av så kallade smarta arbetskläder. Ergonomen och forskaren Lena Nord Nilsson visade upp en av de kortärmade tröjor som används för att göra mätningar inom projektet.

– Det finns små fickor i tröjan där man kan stoppa in sensorer som registrerar hur man arbetar, sa hon. Sensorerna är kopplade till en app som kan ge direkt feedback till den som jobbar men det går också att få en sammanställning av information från en hel dags arbete.

Martin Viktorelius från Högskolan i Halmstad berättade om ett forsknings-

projekt som rör brandsäkerheten ombord. Han lyfte bland annat en fråga som uppmärksammats allt oftare under senare år, nämligen behovet av att öka flexibiliteten under säkerhetsövningar.

– Övningar i dag är mer regelstyrda än behovsstyrda och det finns en tendens till slentrian i övningarna. Om man lär sig något under övningen eller inte, verkar vara mindre viktigt, sa han.

## 68 förslag belönades

Efter forskningsgenomgången var det dags för dagens huvudnummer – utdelningen av arbetsbelöningar till ombordanställda. Belöningsceremonin leddes av granskningsgruppens ordförande, arbetsmiljöforskaren Cecilia Österman. Av de totalt 68 förslag som belönades fanns det några som stack ut lite extra. Där bland foldern Mini Matros som kan underlätta vid introduktionen av nyanställt däcksmanskap och som utvecklats av en handfull befäl och matrosar på *M/S Stena Nautica*.

– Det började med att vi fick många nya matrosar till båten och vi kände att det behövdes något för att göra det enklare för dem att sätta sig in i arbetet, sa befälhavare Jan-Erik Alcén när han tillsammans med sina kollegor gick fram för att ta emot belöningen.

Ett litet annorlunda belöningsförslag var de nya sängkläder som numera pryder kojerna på *M/S Stena Vinga*. Det började med att en leverans med rentvättade sängkläder försvann. Andre styrman Christian Jildermark bad då mässman Helena Karlberg att köpa in nya och ”gärna lite roligare” påslakan, än dem som brukar användas ombord. Hon tog honom på orden och snart fanns det sängkläder ombord med minioner, transformers, Pocahontas och andra figurer från tecknade filmer. Påslakanen blev snabbt populära och fler i samma stil köptes in.

– Förr var maten det roliga vi pratade om ombord. Nu är det påslakanen alla snackar om och man undrar vilka sängkläder man ska få den här gången. Man blir glad när man kommer in i hytten, de lyser upp, sa Christian Jildermark.

Under dagen delades totalt 68 belöningar ut till 65 personer varav 5 kvinnor. De representerade 29 fartyg i 15 olika rederier. Belöningsceremonin avslutades med finstämd sång av Göteborgs nya flickkör innan det var dags för en gemensam lunch på Långedrag värdshus. **LS**

# APROPÅ ATT ANTALET TAPPADE CONTAINRAR MINSKAT



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

# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Automatisk rengöring förbättrade nattsömn

**Andreas Rönnkvist, teknisk chef på tankfartyget Astina, har skapat ett automatiserat systemet för rengöring av inertgasanläggningen ombord och därmed förbättrat nattsömn för sig och sina kollegor. För den insatsen belönar Stiftelsen Sveriges Sjömanshus honom med 40 000 kronor.**

Veritas Tankers fartyg M/T Astina går med kemikalie- och olje-produkter mellan hamnar i Östersjön, längs den norska kusten och nere på kontinenten. En del laster är ytterst eldfångda och explosiva och för att minimera olycksrisken förbränns diesel med extremt låg syrehalt i en så kallad intertgasanläggning inför en lastning. Efter att lastoperationen slutförts måste anläggningen kylas ner, vilket sker med hjälp av havsvatten. Därefter spolras systemet rent med sötvatten för att förhindra att saltet från havsvattnet angriper materialet och gör att det rostar sönder. Drygt två timmar tar det innan efterarbetet är avklarat och efter- som tanksjöfarten är i gång dygnet runt görs detta såväl dagtid som under kvällar och nätter.

*”Jag började fundera över hur man skulle kunna automatisera processen så att det kunde sköta sig självt istället”*

– Det är inte så kul att behöva sätta igång och göra rent klockan två på natten, säger Andreas Rönnkvist som har arbetat på Astina sedan september 2017. Antingen får man stå där och vänta tills det är klart eller också försöka sova ett par timmar innan det är dags att gå upp igen.

Anläggningen används sporadiskt beroende på last. Ibland körs systemet någon gång i månaden, ibland två gånger i veckan; till slut började Andreas Rönnkvist att tröttna på alla övervakningstimmar.

– Ursäktat språket, men jag tänkte att det är väl själva fan att man ska behöva stå där mitt i natten och övervaka. Jag började fundera över hur man skulle kunna automatisera processen så



*”Jag lägger gärna ner några extra arbetstimmar på att göra förändringar ombord om det leder till att jobbet blir enklare framöver”, säger Andreas Rönnkvist.*

att det kunde sköta sig självt istället.

Eftersom alla nödvändiga rördragningar och andra anslutningar redan var på plats handlade det om att installera någon form av brytare som kunde programmeras att slå på och av vattenflödet automatiskt. Andreas Rönnkvist byggde en enkel prototyp av anläggningen i liten skala som han försåg med två elektroniska reläer med timerfunktion. Det första relät var kopplat till nedkylningssystemet och startade med en knapptryckning. Efter två timmar slog det av och det andra relät slog på sköljningen med sötvatten. Därefter stängde systemet ner. Efter att ha testkört prototypen med gott resultat installerade Andreas Rönnkvist motsvarande funktioner på den ordinarie anläggningen.

– Vi har använt det i två år nu och det fungerar jättebra. Jag vet att de funderar på att göra något liknande på systerfartyget. Det är roligt när man kan dela med sig och tipsa varandra. Om man hjälps åt blir det bättre för alla.



## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Belöning 2024

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2023. Läs mer om vår belöningsverksamhet på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se).





FOTO SOFI CEDERLÖF

## Välbesökt klubbkonferens

I mitten av april hölls Sjöbefälsföreningens klubbkonferens, som riktar sig till lokalt förtroendevalda. Cirka 30 deltagare samlades för att lära sig mer om allt från klubbarbete och pension till medieträning och jämställdhet.

## Sjöbefälsföreningen rekryterar ny ombudsman

Sjöbefälsföreningen har anställt en ny ombudsman. Han heter Nils Brandberg och kommer från Trafikverket där han har jobbat som befälhavare. De senaste åren har han jobbat fackligt på heltid, först som Sjöbefälsföreningens lokala klubbordförande och sedan som 1:e vice ordförande i Saco-S Trafikverket. Nils kommer att tillträda sin tjänst den 1 september.



FOTO SOFI CEDERLÖF

– Det känns jätteroligt att vi kunde rekrytera Nils Brandberg till tjänsten som ombudsman. Vi har känt ett behov av att förstärka vår kompetens på den statliga sidan och där kommer Nils kunskaper väl till pass, säger Oscar Lindgren, vd för Sjöbefälsföreningen.

## Nominera till kongressombud!

I juni nästa år är det dags för Sjöbefälsföreningens kongress. Här beslutas en rad viktiga saker, som vilka frågor föreningen ska driva, föreningens budget, eventuella stadgeändringar och vilka som ska väljas till ny styrelse och andra förtroendeuppdrag. De som fattar alla beslut under kongressen är styrelsen tillsammans med de 30 kongressombuden. Vilka som blir kongressombud kommer att avgöras i ett elektroniskt kongressval som kommer att hållas i höst. Men redan nu är det dags att nominera kandidater till kongressombuden.

Så har du en kollega du vill nominera, eller vill du nominera dig själv? Skicka ett mail till [valberedningen@sjobefal.se](mailto:valberedningen@sjobefal.se) med namn, rederi och kontaktuppgifter till personen du nominerar. Observera att personen måste vara tillfrågad och aktiv eller interaktiv medlem. **Senast den 16 september 2023** måste ditt förslag ha inkommit till valberedningen.



### 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](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)

# LIFE BELOW WATER

**At Stena Teknik, we believe in coexistence between shipping and marine life and that our solutions should contribute to a safe and sustainable future - both above and below water.**



**Stena Teknik**  
CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

[STENATEKNIK.COM](http://STENATEKNIK.COM)

SJÖBEFÄLEN NR 4 2023

9

# Mänskliga rättigheter – även för sjömän?

Sjöröveri är ett känt brott till sjöss. Men hur ser det ut med brott mot mänskliga rättigheter till sjöss och vems ansvar är det att se till att brotten rapporteras och åtgärdas? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde kommenterar rättsläget.

Historiskt sett har det mest fruktade och allvarligaste hotet mot fartygens och människors säkerhet till sjöss varit pirater. Detta ledde till det första definierade internationella brottet till sjöss – sjöröveri. Detta gissel är ännu inte utrotat.

Numera har vi därtill fått ett stort antal andra internationella instrument inom sjönäringsen. Säkerheten regleras, kollektivavtal träffas, minilöner förhandlas till och med på ILO nivå, löneskyddet är effektivt med mera. Tyvärr kan konstateras att dessa instrument inte innefattat sjöfarens ordinarie mänskliga rättigheter. Detta utgör idag ett problem då kränkningen och åsidosättandet av grundläggande rättigheter är mycket vanliga.

## Staternas ansvar

Mänskliga rättigheter är universella och gäller till sjöss lika mycket som på land. Det finns inga särskilda maritima skäl för att neka mänskliga rättigheter till sjöss. Sjöfarten är idag globalt starkt utvecklad och alla som arbetar till sjöss kommer att på ett eller annat sätt bli berörd av den ordning eller oordning som föreligger. Nationalstaterna har på dess territorium att se till att människor har ett skydd för mänskliga rättigheter. Territoriet till sjöss bestäms av territorialgränser och vilken flagga fartygen flaggar.

Det är med andra ord i första hand stater som har ansvar för att mänskliga rättigheter upprätthålls till sjöss, särskilt flaggstater, kuststater och hamnstater. Andra aktörer, exempelvis internationella organisationer, rederier, fartygsägare, fackliga organisationer, sjökaptener, säkerhetspersonal och konsumenter, har också att erkänna och skydda mänskliga rättigheter till sjöss.

Det är fortfarande vanligt att kvinnor inom sjöfarten ofta i strid med Kvinnokonventionen (CEDAW) tvingas välja mellan karriär och barn. Kvinnor måste i vissa länder ta ”sjukledighet” då föräldraledighet inte är reglerad eller så kan de

”Havet är ett stort område att övervaka och verkställandet är ofta ineffektivt på grund av bristande resurser eller ovillighet att vidta åtgärder.

vara taggade som ”medicinskt olämpliga”. Efter föräldraledighet ses ett stort avhopp av kvinnor eftersom de ofta inte får återvända där de slutade. Det finns ofta inte tillräckligt regelstöd i olika länder för att möjliggöra en smidig återgång till havet. I Sverige kan en sådan ordning bli föremål för skadeståndskrav.

En berättelse från Indien anger att lots Reshma Nilofer fick frågan om hon trodde att hon alltid hade blivit rättvist behandlad? Ett stort NEJ var hennes svar. ”Vid varje steg mötte jag människor med nedlåtande attityd, de såg mig bara som kvinna. När jag fick mycket uppmärksamhet för att vara en kvinnlig ledare/pionjär inom sjöfarten möttes jag mer av svartsjuka än uppmuntran. Jag blev först ifrågasatt om jag kunde bli lots, och om

jag kunde få en partner, skulle min familj då ’tillåta’ mig att arbeta med det här jobbet. Jag får fortsätta försvara och bevisa min förmåga och kompetens för människor som fortfarande inte kan acceptera att kvinnor kommer till en styrbrygga och ropar kommandon.’

## Brott rapporteras och åtgärdas inte

Människorättsbrott till sjöss rapporteras och åtgärdas ofta inte på grund av de utmanande omständigheterna i sjöfartsmiljön. Övergriper sker ofta långt från statliga myndigheter. Det finns tyvärr bevis för omfattande, avsiktliga och, ofta systematiska, kränkningar av mänskliga rättigheter till sjöss. Exempel är sjömän som överges utan lön eller ersättning; blir offer för sexuella övergrepp; migranter och flyktingar, inklusive barn, som smugglas eller säljs av kriminella under livshotande förhållanden. Människor försvinner, dör och blir attackerade till sjöss. Havet är ett stort område att övervaka och verkställandet är ofta ineffektivt på grund av bristande resurser eller ovillighet att vidta åtgärder. Om sådana människorättskränkningar inträffar på land blir de oftare offentliggjorda och åtgärdade.

## Det behövs förbättringar

Förbättringar är nödvändiga. En rekommendation är att befintlig internationell lag ska innefattas i ett interaktivt dokument som upptar både ordinarie sjöfartsregleringar och också de mänskliga rättigheterna. Utvecklade globala metoder för att rapportera, utreda och effektivt åtgärda övergrepp till sjöss krävs för ett effektivt skydd.

En rättsordning som garanterar säkra och trygga hav och oceaner kräver att alla människor till sjöss åtnjuter mänskliga rättigheter, att kränkningar åtgärdas effektivt och att offren får effektiva rättsmedel. Skyddet av mänskliga rättigheter för alla människor på haven, är det internationella samfundets kollektiva ansvar. **SG**

# Ordförande har ordet

Hej!

Enligt ISM-koden 10.3 så skall ju rederiet identifiera kritiska komponenter ombord ("identifiera sådan utrustning och sådana tekniska system vilka, om de plötsligt upphör att fungera, kan leda till farliga situationer"). Det känns nästan som att alla ombord har en egen tolkning av vilka grejor det kan vara. Att besluta vad som är "kritiska komponenter" är ju inte lätt, men absolut en väldigt viktig uppgift, så att man får med de där sakerna man kanske inte först tänker på.

Dagen innan min senaste påmönstring pajade telefonväxeln ombord. Tillverkarens service-center och reservdelslager ligger bara några mil från påmönstringshamnen, så jag bad agenten att kontakta dem för att sända en service-tekniker och reservdelar. Svaret var (mycket ärligt, vilket jag verkligen uppskattar!) att "tyvärr, det finns inga reservdelar till denna telefonväxel och de flesta av IC-kretsarna till moderkortet finns inte heller att köpa, så vi kan inte reparera den", varför de rekommenderade oss att köpa en ny och det var "endast" fyra månaders leveranstid. Då upptäckte vi ombord snabbt hur viktig telefonväxeln är!

Med detta i backspegeln känns det onekligen konstigt att telefonväxeln inte är klassad som en kritisk komponent, det märktes i synnerhet då vi skulle bunkra ett tag senare och det var

så mycket störningar från land vilket innebar att UHF:erna inte fungerade helt tillfredsställande. Jag kontaktade närmare tio olika företag som tillverkar, eller har tillverkat, telefonväxlar men de flesta sade att "tyvärr har vi slutat med den sortens växlar [hotell-växlar], nu använder alla molnbaserade lösningar", vilket uppenbart inte fungerar så bra ombord.

Förra året då vi hade årlig inspektion från Lloyd's, bad Lloydaren att få se listan över kritiska komponenter. Då han såg att hjälpmotorn fanns med frågade han "hur många kärror har ni?", svaret är två, då frågade han "hur många behöver ni vid normal drift?", svaret är en, då svarade han att "då är det inte en kritisk komponent"! Jag håller nog inte med honom, för med hans resonemang finns i så fall nästan ingenting kvar som är "kritiska komponenter" så länge man har en stand-by-funktion.

De flesta fartyg jag varit i har haft en elmotor i reserv till styrmaskinspumpen, men väldigt få har haft själva pumpen. Jag känner till ett par fartyg där den pajat. I Barber Nara – som jag fått det berättat för mig av Roland och Melker – gick själva pumpen sönder strax före ankomst till en hamn i Kalifornien. Man beställde genast en ny, tyvärr var det nio månaders leveranstid! Eftersom man inte får gå från kaj med bara en styrmaskinspump, så lyckade de hitta ett annat pumpaggregat och göra en temporär reparation och få en "Condi-

tion of Class" från Lloyd's. Ett alternativ till att köpa en reservmotor och en reservpump är ju annars att montera in ett tredje hydraulaggregat så som vi hade i *Nihon*, det är nog inte så mycket dyrare om man beställer det från början.

Ett annat exempel på utrustning som kan vara nog så kritisk är hydrauliska ackumulatörer. Vi hade hamnstatskontroll i Australien en gång och kontrollanten ville att vi skulle fälla ut MOB-båten utan att starta hydraulaggregatet. Det gick inte så bra inledningsvis, så då sade han att "jag kommer tillbaka om femton minuter, har ni inte fått ordning på det då så blir det nyttjandeförbud på fartyget"! Det fick mig att fundera lite, för de där gummiblåsorna har ju en benägenhet att gå sönder med tiden och då har man ju plötsligt en väldigt dålig situation. Det blev snabbt beställt en reservblåsa. Så är MOB-båtens blåsa-ackumulator en kritisk komponent? Uppenbart vid en PSC!

Och man skall inte glömma att mycket av intendenturavdelningens utrustning är kritisk på många sätt! En julaftonsmorgon gav elektroniken i diskmaskinen upp, det var mycket handdisk innan vi fick ombord delar en dryg vecka senare...

Mats



MATS HÖGBLOM

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

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

# Ångbåt och gubbdagis

När Bosse Lindgren gick i pension 2018 var han inte glad. Som tekniskt befäl på Stena Line var yrket en del av hans identitet och saknaden efter arbetet blev stor. Fem år senare är det full fart framåt igen, nu på ångaren *Bohuslän*, och minnena bakåt är ljusa.

TEXT MALIN CLAUSSON FOTO LISA THANNER



Lejdaren ner till maskinrummet är smalare än smal, kräver fokusering och ett stadigt grepp om ledstången på båda sidor. Du håller inte en kaffekopp i handen när du kliver omkring i ångaren *Bohusläns* inre.

Bosse visar hur man slår back, eller fram, och hur skepparen slår manöver från bryggan via maskintelegrafan ner till maskinrummet på den 109-åriga båten.

Det är ett fascinerande och avancerat ångmaskineri som alltjämt är igång varje sommar när *Bohuslän* kör skårgårdsturer med råkmacka. En sådan tur kan innebära 65 manövrar på en timme, när det är klurigt att gå i hamn. Bosse har själv lärt sig mycket om hur en kolvångmaskin fungerar sedan han kom hit.

– Det är som en skola det här, man lär sig nya saker hela tiden och träffar likasinnade.

Här, bland andra pensionärer och båtentusiaster, har Bosse hittat en ny hemvist och uppgift. Och på sätt och vis fått fortsätta sitt yrkesliv, om än ideellt.

– Jag har arbetat med ett systematiskt arbetsmiljöarbete ända sedan jag började engagera mig i föreningen. Det var det första jag frågade när jag kom hit: Vad händer om någon skadar sig? Det hade de inget bra svar på, och då tog jag tag i det, säger han.

Det dröjde inte länge efter det att Bosse börjat engagera sig innan han fick frågan från ordförande i föreningen om han kunde tänka sig att ta rollen som DP, Designated person, med ansvar för miljö och säkerhet. Bosse tackade ja. Det kom sig helt naturligt. I många år hanterade han arbetsmiljöfrågor i rollen som teknisk chef på Stena och som engagerad medarbetare.

### Gillar ordning och reda

Bosse Lindgren tycker också om ordning och reda och därför har nu ångaren *Bohuslän* ett nytt hyllsystem för skruvar och muttrar. Verktygen har sina bestämda platser. Snart finns också nya fack i takhöjd där packningar kan stuvas in. Han gillar att organisera. Som tur är finns andra i föreningen som gillar att måla, slipa, lacka och utföra arbetsuppgifter som Bosse och andra tänkt ut.

Det är så det fungerar bäst i en förening som samlar alla sorters människor i ett gemensamt varv. Man gör det man är bra på och gillar. För Bosse, som kan ägna lördagskvällar åt att studera nya myndig-

hetskrav och föreskrifter gällande arbetsmiljö och brandsäkerhet, medan andra ser på fotboll, är det ingen uppoffring att ta ansvar som DP för dessa frågor på *Bohuslän*.

– Det har blivit som en förlängning av mitt yrkesliv, säger Bosse, som ofrivilligt gick i pension 2018, vid fyllda 67.

Oönskat, för han älskade sitt arbete och hade gärna fortsatt. Men eftersom reglerna på rederiet säger nej till anställda i chefsposition efter 67, var Bosse ändå fullt inställd på att så skulle det bli. Det han inte hade räknat med var att samma år drabbas av en svår kronisk sjukdom och dessutom bli oönskat frånskild.

– Jag fick jobba tills jag var 67 år och en vecka, sedan fick jag gå. Det fick jag acceptera. Jag har suttit i Stenas fackliga styrelse i många år också och sympatiserar med att de yngre får ta plats. Men jag tyckte det var väldigt tungt. I kombination med att jag fick diagnosen Parkinsons sjukdom och att jag blev lämnad av min fru blev det tre tuffa saker på en gång.

Bosse fick gå hos psykolog för att få hjälp.

– Jag mådde fruktansvärt dåligt, var deprimerad och oerhört ledsen. Det värsta var detta att bli sviken. Jag tappade tilltron och har haft väldigt svårt att komma över det. Men jag har kämpat mig igenom.

### Båten räddades från skrotning

Vi går ett varv runt varvet. Bosse berättar om Gotenius, där *Bohuslän* övervintrar för en reducerad kostnad. Gotenius varv är det sista i Göteborg i sitt slag. Allt annat är moderniserat. Det känns som en själarnas förening att just detta varv förbarmat sig över den gamla ångaren.

– Båten skulle skrotas, men räddades av några ungdomar som köpte den och startade föreningen i mitten av sextioalet, berättar Bosse.

Att ta vara på, vårda och värna ett kulturarv är en ambition som förenar såväl ångbåtens vänner som dess varv.

”Det känns som en själarnas förening att just detta varv förbarmat sig över den gamla ångaren.

Vi presenteras för några av den ideella föreningens medlemmar, det är ett tital på plats när vi kommer och fler trillar in allt eftersom. En påsklunch ska serveras denna tisdag men innan det är dags för den diskuteras i byssan saker som glödljus, bländare, packningar, ventiler, kopplingar och den årliga provtryckningen av pannan.

Miljön på ångbåten, doften av tjära och olja, gemenskapen ombord och kunskapen som efterfrågas här gav Bosse från första stund en känsla av hemma. Guld-nålen han en gång förärades av Sjöbefälsföreningen för sitt systematiska arbetsmiljöarbete på Stena, SAN-priset han fick av Sjöfartens Arbetsmiljönämnd och hans djupa kunskande på området har hittat en landningsplats. Det starka engagemanget har alltid funnits där.

– Jag är en sådan person som driver på saker. Jag tycker att jobbet blir roligare när



Bosse Lindgren har alltid haft ett starkt engagemang.  
– Jag är en sådan person som driver på saker. Jag tycker att jobbet blir roligare när jag går in för det helhjärtat, och kan sätta min prägel på det, säger han.



jag går in för det helhjärtat, och kan sätta min prägel på det. Det kan göra andra irriterade, det vet jag, säger han.

### **Människor är svårast att hantera**

På frågan vad som varit svårast att hantera under yrkeslivet svarar Bosse Lindgren: människor. Han utvecklar sin tankegång.

– Våra liv är som ett enda stort maskineri. Emellanåt går det sönder och måste lagas och att ha med människor att göra i sitt arbete är därför en utmaning. Det gäller att kunna ta tag i det som behöver göras för att få andra att fungera. Det är inte lätt att vara arbetsledare men jag har alltid tyckt om det.

Som ung var han en sämre chef, tror Bosse. En chef som var lite för ivrig att bestämma, styra och ställa, även när det inte alltid behövdes.

– Men jag blev tillsagd av några äldre kloka medarbetare och lärde mig med åren hur jag skulle få gänget att fungera.

Som teknisk chef med ansvar för säkerheten för 2 000 passagerare ombord på Stenas färjor innebar beslutsfattandet också en balansgång.

– Ibland lyssnade jag på andra, ibland lyssnade jag på mitt inre.

En röd tråd genom Bosse Lindgrens långa yrkesliv är att han alltid varit stridbar, vilket gjort honom till ett känt namn inom rederiet. Många vet vem "Bosse" är och i dag tycker han själv att han kanske skulle varit lite lugnare i vissa lägen. Det har inte alltid lönat sig att stå på barriaderna. Men det är svårt att dämpa ett brinnande engagemang.

### **Gubbdagis på Asperö**

Att lågan brinner än har nu såväl föreningen Bohuslän, samt ett Gubbdagis på Asperö i Göteborgs södra skärgård där Bosse Lindgren bor, nytta av. Och engagemanget i de båda verksamheterna har betytt mycket för hans egen överlevnad. Därtill omtänksamma och uppmärksamma grannar och vänner som såg när Bosse höll på att gå under. Att han inte tillät sig sjunka beror också på att han har två döttrar och i dag dessutom två barnbarn att leva för.

– Nu mår jag bra, jag har fått glädjen tillbaka.

Under påsken har morfar Bosse äntligen fått träffa sin senast födda dotterson, och i sommar ska han ta barn och barnbarn med sig ut i sin egen båt, *Hulda*.

*Hulda* bär en helt egen historia och Bosse berättar den gärna. Han upptäckte henne en dag, liggande på land på Saltholmen, där skärgårdsbåtarna lägger till och ut. Bosse blev förtjust i julen, men såg också att där var en hel del arbete för att få den fin. Han satte en lapp på skrovet till ägaren om att höra av sig om det fanns intresse av att sälja. Det fanns det inte, men hur det var så kom ett möte till stånd. När båt-kunniga Bosse började ställa detaljerade frågor om båten och ifrågasätta ägarens skötsel, blev det förståeligt nog ingen affär av. Något år senare hörde ägaren av sig och erbjöd Bosse att köpa båten. För en krona.

– Jag vet inte, svarade jag då, för jag har ingen båtplats. Då sa han att jag kunde få ta över hans båtplats på Saltholmen också.

Ägaren förstod kanske inte så mycket om båtskötsel, men väl värdet av att en fin båt hamnar i rätt händer. Bosse älskar

*Hulda* som är väldigt speciell, säger han. En tjejmagnet, faktiskt.

– Alla kvinnor brukar säga ”Åh, vad vacker hon är”.

### Mönstrade på när han var 18 år

Båtar har följt Bosse Lindgren genom hela livet och när vi backar bandet igen och går längre tillbaka än de 38 åren på Stena, blir han drömsk i blicken. Stormens år, 1969, gav han sig av på sin första seglats, 18 år ung, och sedan tog det sex år innan han mönstrade av i svensk hamn igen. Städer som Antwerpen, Rotterdam, New York samt Rio de Janeiro och Santos i Brasilien passerar revy när vi pratar dåtid. I nio månader bodde Bosse i sistnämnda stad och de tidiga upplevelserna runt om i världen påverkade honom förstås.

– Det var en annan Bosse som kom hem, 1975. Helt ärligt tyckte många av oss som legat ute då att färjesjöfarten inte var något att ha, säger han.

Men livet tog en ny vändning. Bosse träffade sin livskamrat, läste till sjöingenjör och blev tvåbarnsfar. Han tog anställning på Stena, jobbade som nybyggnadsinspektör på varv i Polen i några år och i Kroatien en period. Så småningom landade han i färjetrafiken som teknisk chef och familjen bosatte sig på Asperö.

Att han skulle råda en ung människa i dag att satsa på att gå till sjöss är han inte säker på, det är mycket som är annorlunda nu, men inte desto mindre är tacksamheten stor över de egna äventyren. När han ombeds nämna en båt som ligger honom extra varmt om hjärtat, vid sidan om *Hulda*, tänker han en kort stund innan han säger:

– *Stolt Bera*. En gammal tankbåt utan luftkonditionering som tagit mig till många fina hamnar och platser i världen.

### Viktigt att vara behövd

Tillbaka till ångaren där påsklunchen närmar sig, konstaterar Bosse Lindgren det som å ena sidan är en självklarhet, å andra sidan långt ifrån självklart att alla får uppleva i sina yrkesliv:

– Att vara behövd är väldigt viktigt. Arbetet är en så stor del av livet, det präglar en. Att ena dagen ha stort inflytande och nästa vara en liten pensionär som ingen frågar efter, det är inte alla som klarar det så bra. Jag gjorde det inte.

Men med Gubbdagis på Asperö och engagemanget i ångaren *Bohuslän* är mål och mening på plats igen. **MC**



I Bosses bod. Bosse Lindgren gillar ordning och reda, även på hemmaplan. I sin egen sjöbod på Asperö har var sak sin plats.



Ångbåten har blivit som ett andra hem för Bosse Lindgren. Med brinnande intresse och engagemang ser han det ideella arbetet som en fortsättning på ett långt yrkesliv till sjöss.



Kärlek vid första ögonkastet. *Hulda* är Bosses ögonsten och hobbyprojekt, en av två båtar för alltid inristade i hjärtat. Den andra, *Stolt Bera*, tog honom världen över medan *Hulda* erbjuder enklare skärgårdsturer.

Projektledaren Annie Sandström tillsammans med vice projektledare Rebecka Kindeberg.





# ”Alla ser det som årets höjdpunkt”

Årets studentmessa Career event på Sjöfartshögskolan i Kalmar var välbesökt, och en utställare ifrån att slå utställarrekord. Projektledaren Annie Sandström går fjärde året på sjökaptensprogrammet och deltog även i förra årets projektgrupp.

– Det var för att jag tyckte det var så kul förra året så jag ville göra det igen, säger hon. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

**KALMAR** APRIL 2023

## Hur gick mässan?

– Mässan gick mycket bra, alla var väldigt nöjda. Det gick bättre än förväntat. Vi hade föreläsningar och simulatorally som vanligt och där vann Viking Supply. Och så hade vi utlottning till banketten där fyra vinnare fick delta.

## Hur var stämningen?

– Alla var glada, entusiastiska och nöjda med dagen, och med kvällen också.

## Vad är ni mest nöjda med?

– Vi hade väldigt många utställare och många nya som Berg Propulsion, Öresund dry dock och Olje Ola. Många var landbaserade företag.

## Ser ni ett stort intresse generellt från landbaserade företag?

– Ja, så är det väl. Det är bra betalt så det lockar nog många. Framförallt är det ingenjörstudenterna som de är intresserade av.

## På Sjölog i år hade de utställarrekord. Hur såg det ut hos er?

– Jag tror att vi var ett företag från maxrekord. Vi hade 43 utställare. Men vi har inte lika stora lokaler som Sjölog.

## Hur många besökare hade ni?

– Jag vet inte exakt hur många besökare, men det var fullproppat i lokalen hela dagen så det var många.

## Vad har ni fått för reaktioner från utställarna och besökarna?

– Alla ser det som årets höjdpunkt. Rederierna tycker det är väldigt roligt att vara med och gå på kvällens bankett. Alla studenter som vi har frågat har sagt att det var väldigt bra och att de fått jobb-möjligheter, som sommarjobb och vikarie-jobb efter studenten.

## Vad beror det stora intresset för mässan på tror du?

– Folk tycker att mässan i Kalmar är mysigare och att folk går runt och pratar som om de är gamla bekanta. Det är som en stor gemenskap, det är mer kärleksfullt.

## Vad har varit roligast?

– Alla företagen som har kommit hit och att få se resultatet efter allt slit. Vi har hållit på med det här sen november. Och att se hur glada och nöjda alla är med dagen. Sen har vi vårt simulatorally som vi har tävling i varje år. Företagen är tävlingsinriktade och tycker att det är väldigt kul, så det är roligt att se det engagemanget. Sen hade vi föreläsningar med bland annat Stena, Mercy ships och Uniper. Det var väldigt intressanta föreläsningar och uppskattat av alla.

## Vad har varit svårast?

– Det är alltid svårt när det är många företag på samma ställe, att pussla ihop allt. Man vill se till att alla får en bra plats och får det så bra som möjligt.

## Var det något som inte gick som ni hade tänkt er?

– Nej, allt blev bättre än planerat. Både jag som var projektledare och vice projektledaren var med i projektgruppen förra året, fast i andra roller, så vi hade en grund att stå på. På grund av Coronan hade ingen av oss i förra årets projektgrupp varit med förut, eller ens gått på en mäsas. Så den här gången hade vi en del tankar om hur vi ville utveckla mässan.

## Hur har ni jobbat med förberedelserna?

– Vi har haft veckomöten med planering och pratat om hur vi kan göra mässan bättre. Vi har haft ett gott samarbete under hela processen och alla har fått sin åsikt hörd.

## Har du några tips till nästa års projektgrupp?

– Var ute i god tid och planera allt från början så att man slipper stressa i slutet. Gott sjömanskap!

## Hur kommer det sig att du ville bli projektledare?

– Det var för att jag tyckte det var så kul förra året så jag ville göra det igen. Så när jag fick möjlighet att bli projektledare så tackade jag ja till det. Vi har haft en bra projektgrupp som har hjälpt mig otroligt mycket under vägen!

## Vad läser du för program och vilken årskurs?

– Jag läser sjökaptan, fjärde året. Så det är sista spurten nu innan verkligheten.

## Har du några planer?

– Jag har fått styrmansvik på lite olika platser i sommar.

## Har du blivit hjälpt av din roll som projektledare?

– Ja, jag har haft stor hjälp av det. Jag har varit i kontakt med många företag och stått som kontaktperson om det är något så det har hjälpt mig mycket. **S C**



# Utbilda dig ombord nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-kurser varannan vecka

✓ Kombinera efter behov

## GRUND-KURSER



### BAISIC SAFETY

26/6-28/6  
17/7-19/7  
21/8-23/8  
4/9-6/9



### ADVANCED FIREFIGHTING

5/9-6/9  
3/10-4/10  
28/11-29/11



### MARITIME CREW RESOURSEMENT

På begäran



### MEDICAL FIRST AID

11/9  
9/10  
6/11



### SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

19/6  
11/9  
9/10



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

29/8  
12/9  
26/9  
10/10



### SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



### MEDICAL CARE

11/9-12/9  
9/10-11/10  
6/11-7/11



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



### FAST RESCUE BOAT

30/8-31/8  
27/9-28/9  
25/10-26/10



### CROWD & CRISIS MNG

28/6-29/6  
27/9-28/9  
25/10-26/10



### PFSO

På begäran

### PSO

På begäran

\*med reservation för eventuella ändringar

# REFRESH-KURSER

## MÅNDAG

### CROWD & CRISIS MNG

11/9  
9/10  
6/11



## TISDAG

### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

4/7  
15/8  
29/8  
12/9



## ONSDAG

### BASIC SAFETY (START TISDAG)

4/7-5/7  
15/8-16/8  
29/8-30/8  
12/9-30/9



## ONSDAG eL TORSDAG

### FAST RESCUE BOAT

21/6  
31/8  
28/9  
26/10  
23/11



### MEDICAL FIRST AID

11/9  
9/10  
6/11



### ADVANCED FIRE FIGHTING

5/7  
16/8  
30/8  
13/9



Hitta din kombination med refresh-guiden!

### MEDICAL CARE (INK STYRD PRAKTIK)


11/9-12/9  
9/10-10/10  
6/11-7/11



# TEMA

SJÖFARTSTILLSYN





Transportstyrelsens nya funktionsbaserade föreskrifter uppfattas som svårbegripliga och i en rapport från Riksrevisionen beskrivs tillsynen av den nationella sjöfarten som kraftigt eftersatt. Företrädare för Transportstyrelsen medger att det finns brister och säger att det förmodligen kommer ta flera år innan systemet fungerar som planerat. Hos Sjöbefälsföreningen finns en oro över utvecklingen och föreningens förhandlingschef anser att införandet av de nya föreskrifterna borde pausas fram till dess att problemen är lösta. TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PIXABAY

# Riksrevisionen: Tillsynen över den nationella sjöfarten är kraftigt eftersatt

Transportstyrelsens tillsyn av den nationella sjöfarten är eftersatt och dras med flera brister som behöver åtgärdas. Det konstaterar Riksrevisionen i en granskning. Regeringen har nu gett Transportstyrelsen i uppdrag att stärka tillsynen och tydligare redovisa verksamheten i årsredovisningar och budgetunderlag.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM APRIL 2023

Transportstyrelsen är den myndighet som utformar föreskrifter inom transportsektorn. Myndigheten har också ansvaret att kontrollera att reglerna efterlevs genom praktisk och administrativ tillsyn. Men enligt en granskning som Riksrevisionen genomfört och som publicerades i höstas, finns det omfattande brister i Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Sjöfarten utmärker sig negativt i jämförelse med tillsynen inom övriga transportslag och det gäller framför allt det nationella tonnage.

Medan tillsynen av det internationella tonnage med flaggstats- och hamnstatskontroller fungerar relativt väl, finns det omfattande brister i tillsynen av det nationella tonnage. Till det nationella tonnage räknas alla svenskflaggade fartyg med en skrovlängd på fem meter eller mer som används i yrkesmässig trafik. Sannantaget handlar det om ungefär 4 000 fartyg som lyder under det nationella regelverket, varav cirka 900 är certifikatpliktiga. Magnus Landergren vid Riksrevisionen har varit projektledare för granskningen.

– Det är väldigt stor skillnad mellan det internationella och det nationella tonnage, säger han. Tillsynen av det internationella tonnage är ganska uppstyrd och tydlig med hur många fartyg som ska tillsynas varje år och hur det ska gå till, vilket det nationella inte är på samma sätt. Den nationella tillsynen är därför enklare att prioritera bort och hamnar lätt på efterkälken.

## Beskrivs som "kraftigt eftersatt"

I Riksrevisionens rapport beskrivs tillsynen av den nationella sjöfarten som "kraftigt eftersatt". Det handlar bland annat om att tillsyn genomförs i för liten omfattning, att resultaten från tillsynen inte följs upp ordentligt och om bristande ekonomisk kontroll över verksamheten. En del av problemen kan, enligt Riksrevisionen, härledas till de nya funktions-

baserade föreskrifter som trädde i kraft inom det nationella tonnage 2017. Riksrevisionen konstaterar att det verkar råda osäkerhet bland såväl inspektörer som redare hur de nya föreskrifterna ska tillämpas och att det bidrar till problemen inom tillsynsverksamheten.

– Det är den som bedriver sjöfart som ska veta vad som krävs för att uppfylla regelverket, men eftersom alla verkar tycka att det är komplicerat att använda de nya föreskrifterna är min uppfattning att Transportstyrelsen borde tänka efter. Hur är de nya föreskrifterna utformade? Är de förståeliga för den som ska använda dem?

## Tar iland livräddningsutrustning

De föreskrifter som användes tidigare var reglerade ner till detaljnivå med ingående beskrivningar av de tekniska lösningar som skulle användas. De funktionsbaserade föreskrifter som nu gäller talar istället om vilka funktioner som ska uppnås, medan redaren själv får bestämma vilka tekniska lösningar som ska användas för att nå dit.

Men det verkar finnas en hel del oklarheter kring hur de nya reglerna ska tillämpas och hur stort handlingsutrymme faktiskt är. I en årsrapport från Transportstyrelsens analysforum som Riksrevisionen hänvisar till i sin granskning, ges exempel på hur regelverket kan missförstås: "Vi har också fått indikationer på att redare väljer att ta iland livräddningsutrustning utan att ersätta den med utrustning att rädda personal eller passagerare vid en olycka, då regelverket tolkas som att det står redaren fritt att avgöra om de behöver t.ex. en räddningsflotte eller inte. Så är naturligtvis inte fallet utan de ska då ha genomfört en riskanalys och visa på att deras förmåga att rädda personal eller passagerare är lika god som med en fullt fungerande och godkänd räddningsflotte ombord."

FOTO RIKSREVISIONEN



Magnus Landergren



### Osäkerhet bland inspektörerna

Det finns också en osäkerhet bland inspektörerna hur tillsynen ska gå till mot bakgrund av de nya bestämmelserna. Några tydliga värden för när en funktion ska anses uppfyllt anges inte i föreskrifterna, och det kan därför vara svårt som inspektör att veta vad de ska kräva av redarna. Otydligheten leder till att inspektörerna tolkar och tillämpar föreskrifterna på olika sätt.

### Funktionsbaserade regler

Transportstyrelsens föreskrifter för nationell sjöfart (TSFS 2017:26) trädde i kraft 2017. Att reglerna är funktionsbaserade innebär att de talar om vad som ska uppnås (vilka funktioner) men inte hur det ska gå till. Avsikten är att rederierna själva ska få större frihet att välja de tekniska lösningar som är bäst lämpade för det egna fartyget. Rederierna har också fått ett större ansvar att själva kontrollera och dokumentera att fartyget är säkert och att verksamheten bedrivs på rätt sätt, så kallade egenkontroller. Reglerna gäller alla fartyg med en skrovlängd på minst fem meter och alla passagerarfartyg.

I Rikskontrollens enkät fick inspektörerna bland annat ta ställning till påståendet: Tillsynen är enhetlig, det vill säga metod och bedömningar är likartade oavsett vem på Transportstyrelsen som utför tillsynen. Bland sjöfartens inspektörer var det ingen som ansåg att det påståendet stämde helt överens med verkligheten medan drygt 40 procent uppgav att det inte stämde alls.

– Om det står att ett fartyg ska ha goda

evakueringsmöjligheter, vad ska då läsas in i det? Vad betyder det? Det kan vara svårt att göra den bedömningen för en enskild inspektör. Det jag tycker att Transportstyrelsen borde ha gjort innan föreskrifterna trädde i kraft är en konsekvensanalys, men det gjorde man inte, säger Magnus Landergren.

En annan brist som lyfts fram i rapporten är att uppföljningen av de inspektioner som genomförs är undermålig. Funktionsbaserade föreskrifter ska inte bara öka friheten för redaren att välja hur olika regelkrav ska lösas. Tillsynen ska också baseras på en riskbedömning av tidigare inspektionsresultat, där fartyg som bedöms ha hög risk ska kontrolleras oftare än dem där risken bedöms som låg. För att kunna kategorisera fartygen efter risknivå krävs att inspektionsresultaten analyseras och följs upp, men den processen fungerar inte alltid som den ska. Enligt enkätresultaten ansåg bara var tionde sjöfartsinspektör att tillsynsbesluten grundar sig på ett tillräckligt underlag. Närmare 30 procent av de tillfrågade inom sjöfarten ansåg att tillsynen inte genomfördes på de fartyg där den gör mest nytta. Svaren på påståendet inom de andra trafiklagen

### Så här gjordes Rikskontrollens granskning av Transportstyrelsen

Rikskontrollens granskning genomfördes av en projektgrupp med två deltagare. Informationsinhämtning har skett genom intervjuer, dokumentstudier, en enkät riktad till dem som utför tillsynen på Transportstyrelsen samt skriftliga frågor till Transportstyrelsen och Regeringskansliet. Granskningen fokuserar på det läge som rådde inom tillsynen när granskningen genomfördes, från hösten 2021 till hösten 2022. Flera tillsynsområden påverkades tillfälligt negativt av pandemin, men enligt projektgruppen försökte de i möjligaste mån utgå från ett normalläge inom tillsynen och bortse från de tillfälliga problemen som pandemin medförde för Transportstyrelsens verksamhet.

Enligt enkätsvaren ansåg närmare hälften av sjöfartsinspektörerna att det var för lite praktisk tillsyn i förhållande till skrivbordstillsyn.



varierade mellan noll och tre procent.

– Att skapa system för att prioritera tillsynsverksamheten är väldigt viktigt så man riktar sig mot dem som man tror har störst problem. Det finns många fartyg att tillsyna och få inspektörer, säger Magnus Landergren.

### För lite praktisk tillsyn

En annan fråga är hur tillsynen ska genomföras. Enligt enkätsvaren ansåg närmare hälften av sjöfartsinspektörerna att det var för lite praktisk tillsyn i förhållande till skrivbordstillsyn.

– I princip handlar tillsynen om dokumentationskontroller, men ett protokoll gör ingen båt säker och du kan i princip skriva vad som helst i ett dokument. Nackdelen med tillsyn genom ombordbesök är att det kostar betydligt mer och då skulle färre tillsyner kunna genomföras. Det här är något Transportstyrelsen behöver fundera över och själva bedöma om det är värt det eller inte, säger Magnus Landergren.

Riksrevisionens rapport antyder också att inspektörernas arbetsförhållanden skiljer sig mellan transportslagen. Bara hälften av inspektörerna inom sjöfarten

uppgav att de rapporterar de timmar som de faktiskt lade ner på sitt arbete medan övriga underrapporterade.

### Kritik mot regeringen

Men det är inte bara Transportstyrelsen som får kritik i granskningen. Även regeringen kritiseras för att inte ha agerat tidigare när Transportstyrelsen rapporterat om brister inom tillsynen i sina årsredovisningar eller när den årliga sammansättningen av tillsynsresultaten uteblivit. Enligt Riksrevisionen borde regeringen begärt in mer utförliga redogörelser om bristerna och vilka konsekvenser de kan medföra.

– Transportstyrelsen har i flera årsredovisningar uppgett att tillsynen varit efterfatt, men utan att närmare gå in på vilka effekter det får. Transportstyrelsen borde ha varit tydligare med att beskriva effekterna, men när de inte gjorde det skulle departementet ha efterfrågat mer information, säger Magnus Landergren.

Den 9 mars lämnade regeringen sina kommentarer med anledning av Riksrevisionens granskning. Regeringen håller med om att Transportstyrelsen behöver bli utförligare i sin rapportering om bris-

terna i tillsynen, och har gett myndigheten i uppdrag att redovisa sitt arbete och på en myndighetsövergripande nivå stärka uppföljning, analys och prioritering av tillsynen. I uppdraget ingår också att utveckla myndighetens redovisning av tillsynsverksamheten i årsredovisningen och budgetunderlaget. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 30 november 2023. **LS**

### Riksrevisionens rekommendationer till Transportstyrelsen och regeringen

- Transportstyrelsen bör inleda ett regelbundet myndighetsövergripande analytiskt arbete för att avgöra inom vilka tillsynsområden de största behoven av tillsyn finns och var tillsynen kan ge mest nytta. Arbetet bör utgöra ett underlag för Transportstyrelsens verksamhetsplanering och övergripande styrning.
- Transportstyrelsen bör införa mål för tillsynsverksamheten och tillhörande mätetal som verksamheten kan utvärderas mot.
- Regeringen bör klargöra vilka rapporteringskrav som ska gälla för Transportstyrelsen.
- Regeringen bör överväga om Transportstyrelsen bör få disponera intäkterna för typgodkännandeverksamheten.



# Transportstyrelsen: Vi har till viss del misslyckats med införandet

Chefen för sektionen tillsyn sjö- och luftfart på Transportstyrelsen, Fredrik Hellsberg, menar att Riksrevisionens kritik mot den nationella tillsynen överlag är korrekt. Nu diskuteras åtgärder för att avhjälpa problemen med bland annat uppdateringar av regelverk och utbildningar. TEXT LINDA SUNDRÉN

**NORRKÖPING** APRIL 2023

Fredrik Hellsberg instämmer i långa stycken i den kritik som Riksrevisionen riktar mot tillsynen inom den nationella sjöfarten. Tillsynsverksamheten har halkat efter, det brister i kunskap hos såväl rederier som inspektörer och kontrollerna av det nya, funktionsbaserade regelverket borde ha kommit längre.

– Ska man se nyktert på detta har vi inte kommit igång som vi borde. Fartygen kom in i det nya systemet 2018 och 2019 och då borde vi ha börjat med tillsynen, men det gjorde vi inte och sedan kom pandemin. I år är första året som vi riktigt kraftsamlar kring detta, säger Fredrik Hellsberg.

## Coronapandemin försvårade

Pandemin och de restriktioner som den förde med sig gjorde det svårare för inspektörerna att komma ut på fartygen och genomföra kontroller. Inom det nationella tonnage var det också flera rederier som pausade trafiken och ett antal fartyg låg till kaj. Men tillsynen av det nationella tonnage handlar framför allt om administration och dokumentkontroller vilket kan genomföras även utan fartygsbesök.

– Hade vi förstått hur länge restriktionerna skulle hålla i sig hade vi nog fattat andra beslut än vi gjorde. Nu valde vi att förlänga certifikaten i två omgångar, utan tillsyn, säger Fredrik Hellsberg.

Att rederierna har problem att omsätta de funktionsbaserade föreskrifterna i praktiken fick Transportstyrelsen signaler om redan innan Riksrevisionen gjorde sin

”Jag har sett mailkorrespondens mellan våra inspektörer och redare, där redarna använder argument som att ”vår båt är osänkbar” eller ”vi tar bara ombord passagerare som är simkunniga”.

granskning av verksamheten. Den tillsyn som inspektörerna genomförde visade på betydande kunskapsluckor och svårigheter att efterleva regelverket.

– Vi blev överraskade över att så pass många redare inte hade sin dokumentation på plats, säger Fredrik Hellsberg.

Ett grundläggande problem är att rede-

rierna har svårt att avgöra hur stor handelsfrihet de nya reglerna medger. Som i exemplet som Riksrevisionen lyfter fram i sin rapport, där vissa redare tagit iland fartygens livräddningsutrustning i tron att de själva kan välja om den sortens utrustning ska finnas ombord eller inte.

– Livräddningsutrustning är dyrt och den som lyfter i land den kan spara en massa pengar. Att man tolkar in för stor handelsfrihet är baksidan av funktionsbaserade regler och det var också något vi såg som en möjlig risk inför införandet av de nya föreskrifterna, säger Fredrik Hellsberg och fortsätter:

– Jag har sett mailkorrespondens mellan våra inspektörer och redare, där redarna använder argument som att ”vår båt är osänkbar”, ”vi tar bara ombord passagerare som är simkunniga” eller ”vi kör bara om det är minst 19 grader i vatten”. Men den sortens argument håller naturligtvis inte.

## Mindre båtar omfattas

Med det nya regelverket har en stor mängd mindre båtar i yrkestrafik, som tidigare inte omfattades av Transportstyrelsens regelverk, inkluderats i tillsynen. Och det är inom det tonnaget som problemen är som allra störst, säger Fredrik Hellsberg.

– Framför allt är det fartyg mellan 5 och 15 meter som har problem. Fartyg med certifikat och som har haft med oss att göra tidigare, har lättare att förstå vad som gäller.

Transportstyrelsens nya föreskrifter trädde i kraft 2017. Att okunskapen om vad som gäller fortfarande är utbredd, faller tillbaka på Transportstyrelsen, menar Fredrik Hellsberg.

– Vi har ett jättestort ansvar för att skapa förutsättningar för redarna att leva upp till detta och informationsskyldigheten ligger hos oss. Sedan 2016 har vi fyllt på med information om föreskrifterna på vår

hemsida, men det har nog varit svårt att som enskild redare veta vad i allt detta som man själv omfattas av.

*Enligt Riksrevisionens rapport råder det också en osäkerhet bland era inspektörer om vad som gäller och hur tillsynen ska gå till. Hur ser du på det?*

– Det här är inte bara nytt för branschen utan även för oss. Vi var tidigt ute med att införa funktionsbaserade regler och med facit i hand var vi kanske lite för tidiga. Vi har till viss del misslyckats med införandet, säger Fredrik Hellsberg.

#### Tillsynen varierar

I den enkät som Riksrevisionen genomförde under sin granskning uppgav 42 procent av de tillfrågade inspektörerna inom sjöfarten att tillsynen varierar beroende på vem som genomför den. Det är ett resultat som Fredrik Hellsberg inte är nöjd med.

– Det är jätteviktigt att tillsynen utförs på samma sätt oavsett inspektör, det handlar om konkurrensneutralitet och rättvisa. Vi försöker få en samlad syn kring detta och lägger mycket fokus på det, men nere på detaljnivå kommer det nog alltid att vara vissa skillnader. Inspektörer är också människor och fartyg är komplexa system.

Riksrevisionens granskning visar att nästan var tredje inspektör anser att de inte har tillräcklig kunskap för att genomföra tillsynen och mer än hälften uppger att de inte fått den fortbildning de behöver för uppdraget. Men att det skulle finnas omfattande brister i inspektörernas utbildning, håller Fredrik Hellsberg inte med om.

– Precis som all annan utbildning är vår utbildning under ständig utveckling och behöver inputs som denna för att utvecklas åt rätt håll. Men jag blir lite chockad

över det här nedslående resultatet, säger Fredrik Hellsberg.

#### Finns förbättringspotential

Nu ska Transportstyrelsen arbeta för att stärka tillsynen inom den nationella sjöfarten. Fredrik Hellsberg säger att det finns förbättringspotential i föreskrifterna som ska tas omhand i år och under nästa år. Det kommer medföra en uppdatering av den utbildning som inspektörerna får. Även informationen ut till rederierna ska förbättras. Texterna på hemsidan ska ses över och det förs diskussioner om att utveckla en webbaserad utbildning, även om något beslut ännu inte är fattat. På sikt tror Fredrik Hellsberg att systemet med funktionsbaserade föreskrifter kommer fungera.

– Om tio år, när vi fått gnugga in det här ordentligt, kommer det se helt annorlunda ut. Men vi har ett stort arbete framför oss. **LS**

## Sjöbefälsföreningen: Det nya regelverket medför negativa effekter för alla

Såväl sjöbefäl, som inspektörer och redare riskerar att hamna i kläm på grund av de nya föreskrifterna. Det menar Sjöbefälsföreningens förhandlingschef Lennart Jonsson som tycker att Transportstyrelsen borde pausa införandet av funktionsbaserade regler och planera för en mer välgrundad implementering. TEXT LINDA SUNDGREN

**STOCKHOLM** MAJ 2023

Efter att ha läst Riksrevisionens rapport om Transportstyrelsens tillsynsverksamhet, säger Lennart Jonsson att han är bekymrad. Han anser att de brister som rapporten pekar ut i form av osäkerhet och otydlighet riskerar att medföra negativa konsekvenser för såväl besättning som passagerare och den marina miljön.

– Lagstiftningen är tydlig med att det är befälhavaren som är ytterst ansvarig för

fartygets sjövärdighet under yrkestrafik, säger han. Om tillsynen inte fungerar är det inte svårt att förstå att man som befälhavare kan känna en viss oro om något skulle hända.

Han har också förståelse för de problem kopplade till det nya regelverket som inspektörerna ger uttryck för i den enkät som genomfördes i samband med Riksrevisionens granskning. Avsaknaden av tydliga riktlinjer och gränsvärden att förhålla sig till, skapar problem i deras

yrkesutövning, menar Lennart Jonsson.

– Det gör det väldigt svårt för dem att avgöra vilka lösningar som ska godkännas och vad som inte ska godkännas. Vi har otroligt kompetenta inspektörer inom sjöfarten, men de måste få rätt förutsättningar att tillse att regelverket inom den nationella sjötrafiken efterlevs. I dag handlar tyvärr arbetet med det funktionsbaserade regelverket ibland mer om ett pappersarbete och tvetydiga dokumentväxlingar än om reella inspektioner, säger han och fortsätter:

– Det är förstås inte så lätt för redarna heller att veta vad som gäller och hur stor handlingsfrihet de har. Alla rederier besitter inte den kunskap och kompetens som krävs för att på egen hand kunna uppfylla regelkraven på ett säkert sätt.

#### De nya reglerna borde pausas

Mot bakgrund av Riksrevisionens rapport tycker han att Transportstyrelsen borde ta

ett kliv tillbaka och tillfälligt stoppa införandet av funktionsbaserade regler.

– Jag anser att det med Riksrevisionens rapport är ställt bortom allt rimligt tvivel att det funktionsbaserade regelverket inte fungerar i dagsläget. Därför menar jag att Transportstyrelsen borde ta en paus i införandet och återgå till de gamla detaljstyrda reglerna tills man fått ordning på det nya regelverket. Rapporten ger intrycket att det infördes utan att det egentligen var riktigt klart.

Ett argument för att överge det tidigare detaljstyrda regelverket och ersätta det med funktionsbaserade regler, var att den hårda styrningen hämmade utvecklingen av ny teknik och innovationer. Funktionsbaserade regler skulle öppna upp för redare att själva besluta om vilka lösningar som ska tillämpas för att uppnå kraven i regelverket. Men det är fel sätt att hantera problemet på, anser Lennart Jonsson.

– Om det handlar om ett behov att möta teknisk utveckling får man ta det därifrån och omforma regelverket efter dagens teknik. Det är så vi gör i andra sammanhang, som exempelvis inom bilbesiktningen. Där följer man med i



– Vi har otroligt kompetenta inspektörer inom sjöfarten, men de måste få rätt förutsättningar, säger Lennart Jonsson, förhandlingschef på Sjöbefälsföreningen. Foto Sofi Cederlöf

utvecklingen av ny teknik och nya bränslen, men man släpper inte allt och övergår till att låta fordonsägarna genom-

föra självkontroller bara för att det sker snabba tekniska framsteg inom fordonsindustrin. **LS**



# Kvinnorna och havet

Sjömännens hustrur, mödrar och barn har haft stor betydelse för sjöfartens historia. Nu har den åländska författaren Karin Erlandsson i den uppmärksammade och uppskattade historiska kollektivromanen *Hem* berättat om kvinnorna och deras oro, mod och självständighet. TEXT CURT ISAKSSON



**MARIEHAMN** DECEMBER 2022

Karin Erlandsson föddes i Österbotten i Finland och bor sedan 2006 på Åland. Hon har bland annat skrivit böcker för barn och ungdomar som är fyllda av fantasi och äventyr. Romanen *Hem* kom ut 2021 och nominerades till Nordiska rådets litteraturpris.

I tio berättelser har Karin Erlandsson skrivit om ålänningarnas liv, om vikingaskepp som for till fjärran länder, om bönder som blev redare och om passagerarhotell som i dag ankrar på Åland.

I dessa historier finns en självklar närhet till havet. En kvinna går ner till stranden där hon träffar sin blivande man. Vid en lotsstuga breder det vida havet ut sig mot horisonten och fartygens farleder. En av romanfigurerna tycker att det finns vatten överallt, att det flödar över i diken och bergsskrevor och att vattnet till och med rinner in i skogen.

Karin Erlandsson visar hur sjöfarten också tränger in i öbornas medvetanden. Havet blir en del av blodomloppet.

När en av vikingarnas kvinnor ska föda blir kroppen i fantasin en barkbåt, vågorna

slår mot hennes skrov och båten krossas mot klipporna.

## Blomsterklädd mast

I början av 1900-talet är det midsommarfest i Geta på norra Åland. Männen reser en midsommarstång, som liknas vid en mast och ledaren för den högtidliga manövern är stångkapten. Därefter dansar getaborna schottis och polka runt den blomsterklädda masten.

Arkeologiska fynd visar att ålänningarna redan för mer än 1 000 år sedan hade kontakter med Mellersta Östern. En mängd arabiska silvermynt från 800-talet har påträffats. Vikingarna på dessa öar i Östersjön upptäckte världen med sina skepp.

På 1700-talet beklagade överheten att "den arbetande hopen" mer lockades av Ålands hav och seglationen än av hembygdens åkrar. I dag är sjöfarten en basnäring i det åländska samhället.

Karin Erlandsson minns hur hon som barn stod vid sin morfars skrivbord och tittade på när han med stor noggrannhet byggde modeller av segelfartyg.

– I sin ungdom seglade han med den fyrmastade barken *Viking*. Jag förstod att arbetet som sjöman var en viktig period i morfars liv, framhåller hon.

## Inspiration från mormor

Som författare ville Karin Erlandsson berätta om livet på fartygen, som är en viktig del av Ålands historia.

– Men jag fick inte grepp om ämnet. Det lossnade först när jag började tänka på mormor, hon som var kvar hemma och



Ett foto som sannolikt är från slutet av 1930-talet och som illustrerar hur kvinnor i land har starka band till sjöfarten. Fartyget är den tremästade barken *Penang* som ägdes av den åländske redaren Gustaf Eriksson. Bild: Ålands sjöfartsmuseum

tog hand om kor och äppelträdgård. Jag har skrivit om sjömännens hustrur och mödrar och barn och deras hem.

Hon letade efter material till sina berättelser i brev och vykort som sjömän skickat hem till sina familjer. Men dessa meddelanden gav inte mycket stoff.

– Ibland var skribenten anmärkningsvärt fåordig. På det avsånda vykortet skrev sjömannen bara hustruns adress, ingenting annat.

Karin Erlandsson besökte olika hörn av den åländska arkipelagen för att med hjälp av landskapet få en känsla för de diktade kvinnornas liv. Dessutom gick hon på kurs på en skeppargård för att få inspiration till en av sina historier.

– Jag lärde mig hur man bakar bröd med hemvete. Det fanns recept att läsa, men jag ville lära mig hantverket och känna doften från de nygräddade bröden, förklarar hon.

Lia är en kvinna som lever på 800-talet och som är centralgestalt i den första av de tio berättelserna i Karin Erlandssons roman.

### Klyscha om sjömanshustrun

När mannen seglat bort från hemmet tar han för givet att Lia varje dag står vid havet och tänker på honom. Han förstår inte att hon måste bära vatten, klippa får, spinna lin och utföra mängder med andra arbetsuppgifter.

– Enligt en klyscha har sjömanshustrun mest stått på stranden och väntat på att mannen ska komma hem. Men inget samhälle har råd med att kvinnorna bara går hemma och väntar på sina sjömän, säger Karin Erlandsson.

I en annan historia väntar bondhustrun Amanda i slutet av 1860-talet på att äppelträden ska bära frukt. I början av sommaren hade fartyget *Livia* gått på sin jungfrufärd till Tyskland. Med ombord fanns sonen Sven. Modern hoppas att han ska vara hemma igen när det är dags att plocka äpplen.

Men sommaren blir höst, alla äpplen mognar, fruktträdens löv gulnar och *Livia* återvänder inte från sin seglats. En dag kommer prästen på besök till gården. Amanda vill inte träffa honom och flyr in i trädens skuggor. Hon vill inte höra att det som inte får hända har hänt och att Sven aldrig kommer hem igen.

Som läsare tänker jag på hur tragiska nyheter lämnats till sjömansfamiljer efter att fartyg gått under. Präster, redare, granar och andra ovälkomna gäster har

Karin Erlandsson bor i Mariehamn på Åland. Hennes kollektivroman *Hem* nominerades 2022 till Nordiska rådets litteraturpris. Foto: Marcus Boman.



berättat vad som hänt. Olika tider och olika platser, men samma rädsla och samma förtvivlan.

Karin Erlandsson skriver om sjömanshustrun Tuula som hundra år senare lutar sig mot en stolpe i hamnen på Eckerö. Hon brukar alltid stå på samma plats när hon väntar på att hennes man ska kliva av färjan efter att ha tjänstgjort runt om i världen. Hennes liv är indelat i växlingar mellan ensamhet och tvåsamhet.

### Mannen vid ratten

Tuula lämnar senare över bilnycklarna till sin man och sätter sig på passagerarsätet. Hon arbetar på kontor, sköter om huset och hjälper den åldrade svärmodern, men när sjömannen kommer hem är det självklart att det är han som ska sätta sig vid ratten.

Bredvid henne i hamnen väntar några andra kvinnor på sina män och på att

ställa om sina liv. Lämnar de alla över sina bilnycklar till männen? Hur svårt är det att förstå varandra efter att en längre tid ha varit skilda?

Det finns en gemensam nämnare i olika berättelser och skilda epoker i *Hem*. Tillvaron bryts upp av avsked och hemkomster, längtan och självständigt arbete.

När känner författaren själv att hon är hemma?

– Närheten till havet gör att jag vill leva på Åland. Under ett par år bodde jag i Uppsala och promenerade ibland vid Fyrisån, men trivdes inte. Det fanns för lite vatten, säger Karin Erlandsson. **CI**

*Fotnot: Hanna Hagmark är chef för Ålands sjöfartsmuseum. Hon har i avhandlingen *Avsked och återseende* dokumenterat vardagslivet för åländska sjömanshustrur under 1900-talet. Läs intervjun med henne i *Sjöbefälen* nr 8 2021.*

# Swedish Transport Agency: To some extent, we failed with this introduction

The head of the section for maritime and aviation supervision at the Swedish Transport Agency, Fredrik Hellsberg, says that criticism aimed at their national supervision by the Swedish National Audit Office is generally correct. Measures to remedy the problems are now being discussed, including updates to regulations and training. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Fredrik Hellsberg agrees in large part with the criticism directed at the supervision of national shipping by the Swedish National Audit Office (SNAO). Supervisory operations have been slow, there is a lack of knowledge among shipping companies and inspectors, and more progress should have been made with checks on the new, function-based regulations.

“To be honest, we haven’t started as well as we should have done. Ships came under the new system in 2018 and 2019 and we should have started with inspections right away, but we didn’t and then the pandemic started. This year is the first time that we are really getting to grips with the situation,” says Fredrik Hellsberg.

The pandemic with all its restrictions made it more difficult for inspectors to get out to ships and carry out inspections. In the national tonnage, several shipping companies discontinued their traffic and a number of ships were docked. But the supervision of national tonnage is mainly concerned with administration and checking documents, which can be carried out without physical visits.

“If we had known how long the restrictions would last, we would probably have made different decisions, but at the time we chose to extend certificates in two steps without any checks”.

## Was aware of the problem

The Swedish Transport Agency was aware that shipping companies had problems implementing the function-based regulations before SNAO carried out its audit of their operations. Checks made by the inspectors showed there was a significant lack of knowledge and problems in complying with regulations.

“We were surprised that so many shipowners had not managed to sort out their

documentation,” says Fredrik Hellsberg.

One basic problem is that shipping companies have doubts about how much freedom of action the new rules allow. In its report, SNAO took up an example of some shipowners that had removed their ships’ rescue equipment in the belief that they could choose whether this type of equipment should be on board or not.

“Life-saving equipment is expensive and large savings can be made by taking it ashore. Interpreting too much freedom of action is one downside of function-based rules, and this was something we foresaw as a possible risk before the new regulations were introduced,” says Fredrik Hellsberg and continues:

“I have seen emails between our inspectors and shipowners, where shipowners use arguments such as “our ship is unsinkable”, “we only take on board passengers who can swim” or “we only sail if the water temperature is at least 19 degrees”. Of course, such reasoning is not acceptable.

With the new regulations, a large number of smaller ships in commercial traffic have been included in the supervision which were not previously subject to the regulations of the Swedish Transport Agency. That tonnage bracket has the largest problems, says Fredrik Hellsberg.

“Above all, ships between 5 and 15 metres are most problematic. Ships with certificates, which have dealt with us in the past, find it easier to understand which rules apply.”

The Swedish Transport Agency’s new regulations came into force in 2017. There is still widespread ignorance of what applies and this is down to the Swedish Transport Agency, says Fredrik Hellsberg.

“We have a huge responsibility for enabling shipowners to follow the regulations, and the obligation to provide information

lies with us. We have added information about the regulations on our website since 2016, but it has probably been difficult as an individual shipowner to know exactly what applies in each case.”

*According to the SNAO report, some of your inspectors are also uncertain about what applies and how inspections should be carried out. What is your opinion on that?*

“This is not only a new situation for the shipping industry, but also for us. We were early in introducing function-based rules and, with hindsight, we were perhaps a little too early. To some extent, we failed with this introduction,” says Fredrik Hellsberg.

## The inspections vary

In the survey conducted by SNAO during its audit, 42 per cent of the inspectors responding from the maritime sector said that inspections vary depending on who carries them out. Fredrik Hellsberg is not satisfied with that figure.

“It is very important that checks are carried out in the same way regardless of which inspector does them – it is about keeping competition neutral and a sense of fairness. We are trying to get an overall view of this situation and we take it very seriously, but there will probably always be some differences at a certain level of detail. Inspectors are human and ships have complex systems.”

The Swedish Transport Agency will now work to improve its inspections in domestic shipping. Fredrik Hellsberg says that there is potential for improvement in the regulations which will be focused on this year and next year, and that there will be updates in training for inspectors. Information to shipping companies will also be better in the future. Website texts will be reviewed and discussions are underway regarding web-based training, although a decision has not yet been made in this respect. In the long term, Fredrik Hellsberg believes that the system with function-based regulations will work.

“In ten years’ time, when we have sorted this out properly, it will be completely different. But until then we have a lot of work ahead of us.”

This is a translation of the article  
on page 25-26.



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 liftsystem.

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

#### Medlemservice & 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!

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

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

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**

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 klubbadjurgardsfarjan@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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Björn Helmér (kontaktperson)  
tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@hotmail.com

**LULEÅ BOGSEBÅT**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**OSM CREW MANAGEMENT**

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

**RESSEL**

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

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SIRIUS SHIPPING**

Jonas Levin  
tel 073-913 18 12, e-post levin@hush.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 klubbadjurgardsfarjan@sjobefal.se

**STRÖMMA**

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

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

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

**SVITZER SVERIGE**

Vakant

**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 ttlineklubben@sjobefal.se

**WALLENIUS**

Jens Forsman (kontaktperson)  
tel 0708-61 05 85, e-post jensforsman@hotmail.com

**VENTRAFIKEN**

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

**VIKING LINE**

Oskar Fahlén  
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**ÖCKERÖ BÅTTRAFIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

Karljin Brouwer  
e-post ordforande@lambdastudentforening.se



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.