

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 6 OKTOBER 2024 ARGÅNG 13

NYHETER

**Säkerhet i fokus på
Världssjöfartens dag**

NYHETER

**Haverikommissionen har
utrett olyckan på *M/S Eckerö***

KULTUR/HISTORIA

**Stort intresse för Sjöfarts-
montern på Bokmässan**

REPORTAGET

**STEPHEN
COTTON**

HAN LEDER VÄRLDSFACKET ITF IUTMANANDE TIDER

TEMA

SJÖSÄKERHET I SKÄRGÅRDEN

NYA LÄRDOMAR EFTER SIMULERAD KOLLISION • SÄKERHETSUTBILDNING • TRE BEFÄLHAVARE TYCKER TILL

Hösten bjuder på både positiva nyheter och tunga minnen

OKTOBER

Så här på höstkanten, när löven färgas gula och temperaturen börjar krypa neråt, presenterar regeringen alltid sin årliga höstbudget. Det brukar inte vara någon upphetsande läsning om man har sjöfartsglasögonen på sig, men allt har inte varit som det brukar på några år nu. Och för en gångs skull är det positivt, för en gångs skull omfattas sjöfarten av en budgetsatsning. Det gäller avskaffandet av stämpelskatten, som Sjöbefälsföreningen har lobbat för i många år tillsammans med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart i branschsamarbetet Blå Tillväxt. Stämpelskatten kan ses som en form av straffavgift som rederierna får betala vid inflaggning. Det handlar om 0,4 procent av in-teckningsbeloppet, vilket vid stora investeringar blir en omfattande summa. Själv-

klart blir det en konkurrensnackdel för Sverige om motsvarande länder inte har en sådan skatt vid inflaggning. Därför är det oerhört positivt att stämpelskatten nu avskaffas och vår förhoppning är att detta, tillsammans med de förändringar i tonnageskatten som vi hoppas att regeringen går vidare med, ska leda till fler svenskflaggade fartyg och fler svenska sjöjobb.

Under september höll Sjöbefälsföreningens nya styrelse sitt första riktiga styrelsemöte under ledning av vår nya ordförande Mikael Johansson. Under mötet valdes Jesper Elfvarn till ny andre vice ordförande och suppleanterna Linda Löwendahl, nautiker, och Oskar Fahlén, tekniker, klev in som ordinarie ledamöter på grund av att två ordinarie ledamöter avgått. Ett av de första besluten som den nya styrelsen fattade var att komplettera kongressens stadgebeslut om att föräldralediga och de som har graviditetsspenning får halverad medlemsavgift med att detta även ska gälla för långtidssjukskrivna och långtidsarbetslösa. Detta går att läsa mer om på sidan nio i den här tidningen eller på vår hemsida.



LENNART JONSSON

I slutet av september arrangerades Världssjöfartens dag, som går att läsa mer om på nyhetssidorna i det här numret. Jag hade den stora äran att bli inbjuden till att delta i ett panelsamtal om miljö och säkerhet i praktiken. För visst är det viktigt att tala om nya bränslen och hur sjöfarten som bransch ställer om till fossilfritt. Men det är också viktigt att inte glömma bort sjöfolket som faktiskt ska hantera alla dessa nya bränslen i praktiken. Och här lyfte jag en extremt viktig aspekt, nämligen att den snabba utvecklingen riskerar att springa ifrån verkligheten. Det finns ännu inte kompletta utbildningar för hur man hanterar dessa nya bränslen, så som metanol, vätgas och batterier. Särskilt inte om det uppstår en situation som till exempel läckage eller brand. Att släcka en brand i ett litiumjonbatteri är nog komplext i land, att göra det ombord är definitivt inte enklare. Därför är det jätteviktigt att rederierna vidareutbildar sina anställda så att alla känner sig trygga med att hantera dessa nya drivmedel och tillhörande arbetsuppgifter.

Reportaget i det här numret handlar om Stephen Cotton, generalsekreterare i ITF, International Transport Workers Federation, som är en global sammanslutning av fackförbund inom transportsektorn. Vi är flera i Sjöbefälsföreningen som sitter i olika underkommittéer i ITF och varje gång jag är i London påminns jag om hur många beslut inom sjöfarten som fattas på internationell nivå i FN:s sjöfartsorgan IMO och hur viktigt det är att vi finns representerade där och gör vår röst hörd. ITF kommer att hålla sin nästa kongress i Marrakech i Marocko och självklart kommer Sjöbefälsföreningen att finnas på plats med en representant för att bevaka svenska sjöbefäls intressen.

Lördagen den 28 september var det 30 år sedan *M/S Estonia* förliste. Det känns ofattbart att det nu har gått 30 år sedan den dagen som väl få kommer att kunna glömma. Jag deltog i minnesstunden i Uppsala då jag inte bara var där som representant för sjöbefälen i Sverige utan också för att jag samtidigt är anhängig, då min far var ombord på Estonia och omkom i denna katastrof. Det var en fin tillställning där jag också fick tillfälle att lägga ned en krans från Sjöbefälsföreningen samt säga några ord. Denna dag högtidlighölls också på många andra platser i Sverige, bland annat hölls en minnesceremoni på Djurgården i Stockholm vid Estoniamonumentet. Även där la Sjöbefälsföreningen ner en krans, med texten "Minnena lever kvar". Och det gör de verkligen.



9



sjöbefälen Nr 6

04 Nyheter

Säkerhet i fokus på Världssjöfartens dag
Haverikommissionen har utrett olyckan på M/S Eckerö
Regeringen avskaffar stämpelskatten
30 år sedan M/S Estonia förliste

08 Fackligt

Finns rätten till arbete?

10 Reportaget: ITF kongress 2024

Leder världsfacket ITF genom utmanande tider

16 Intervjun: Anders Wällhed

Poeten som skulle blivit elektriker

20 Tema: Sjösäkerhet i skärgården

Nya lärdomar efter simulerad kollision
Säkerhetsutbildning för anställda i skärgårdstrafiken
Tre befälhavare tycker till om säkerhetsläget

28 Kultur/historia: Bokmässan

Stort intresse för Sjöfartsmontern

30 In English: Anders Wällhed

The poet who would have become an electrician



20



28

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 13 Utgivningsdag 11 oktober 2024

Ansvarig utgivare Lennart Jonsson

Redaktör och ställföreträdande ansvarig utgivare
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 2024

Annonser Ola Tallbom 090 711 512 ola.tallbom@vkmedia.se

Framsidesbild Sjöräddningsövning i Stockholms skärgård.
Foto Linda Sundgren

TS-kontrollerad upplaga 5 900 ex

MEDLEM AV



Säkerhet i fokus på Världssjöfartens dag

Under Världssjöfartens dag, som hölls på Medelhavsmuseet i Stockholm den 26 september, släppte infrastrukturminister Andreas Carlson två nyheter som han menade kommer att öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. TEXT OCH FOTO MADELINE FAGERSTRÖM

STOCKHOLM SEPTEMBER 2024

Kompetensförsörjning, säkerhet och förnybara bränslen. Det var ämnen som hamnade högt upp på agendan under Världssjöfartens dag, som arrangerades av Maritimt forum i Stockholm. Dagen instiftades av FN:s sjöfartsorgan IMO och uppmärksammas årligen världen över. Årets globala tema var "Navigating the future: safety first!".

Seminarier inleddes och modererades av Carolina Kihlström, verksamhetschef på Maritimt Forum. Under dagen diskuterades sjöfartens utmaningar och möjligheter relaterade till säkerhet och hållbarhet.

Invigningstalet hölls av infrastrukturminister Andreas Carlson (KD). Under sitt tal presenterade ministern även två nyheter för sjöfarten, i hopp om att kunna stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Den första nyheten var att Andreas Carlson signerat ett samförståndsavtal tillsammans med Svensk Sjöfart och World Maritime University i Malmö, för att kunna öka antalet svenska studenter vid universitetet.

– Jag har i dag undertecknat ett samförståndsavtal som syftar till att göra det möjligt att öka antalet svenska studenter vid WMU i Malmö. WMU har bidragit med viktiga insatser för den internationella sjöfarten under mer än 40 år, säger infrastrukturminister Andreas Carlson, i ett pressmeddelande som skickades ut efter talet.

Den andra nyheten var att ett investeringsstöd för att flytta gods till sjöfart och järnväg kan träda i kraft, med stöd från EU-kommissionen. Detta ska kunna öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid hamnar och terminaler.

Utmaningar med framtidens bränslen

Christina Palmén, som arbetar med säkerhets- och miljöfrågor på Svensk sjöfart, talade om incidentrapporterings-systemet ForeSea och hur det bidrar till en förbättrad sjösäkerhet och säkrare arbetsmiljö ombord. ForeSea är utvecklat för den svenska sjöfartsnärings och är tänkt att samla in incidentrapporteringar i en gemensam databas för att kunna dela upplevelser, identifiera säkerhetsrisker och på så vis förebygga olyckor.

Ett återkommande tema under dagen var hur sjöfarten möter framtidens utmaningar med alternativa bränslen och energikällor samt digitaliseringens framfart, både ur ett säkerhetsperspektiv men även ur ett hållbarhetsperspektiv.

Monica Lundh, docent på Chalmers, talade om hur digitaliseringen och incidenter relaterade till digitaliseringen påverkar både sjösäkerheten och besättningens arbetsmiljö.

Martin Carlsson, projektledare på Stena teknik, talade om brandsäkerheten till sjöss med nya energikällor i fartyg och last. Han underströk hur alla nya former av alternativa bränslen innebär olika typer av säkerhetsrisker och att sjöfarten står inför en rad utmaningar inför en grön omställning. Men han lyfte också vikten av samverkan inom branschen för att kunna gå dessa utmaningar till mötes, inte minst för att det är resurssnåla.

– När det kommer till säkerhet är vi inte konkurrenter inom branschen utan kollegor, sa Martin Carlsson.

"Det handlar om arbetsmiljö"

Under ett panelsamtal med politiker diskuterades förutsättningarna för att kunna skapa en säker och hållbar maritim näring för framtiden. I panelen deltog Johanna Rantsi (M), Gunilla Svantorp (S) och Jimmy Ståhl (SD). De lyfte bland annat att vikten av internationellt samarbete och att sätta en internationell säkerhetsstandard, men också att fokusera på besättningen och de som arbetar för att säkerställa säkerheten.

– Det hänger ihop, är du trygg och säker i ditt jobb, då gör du också ett gott jobb. Det handlar ju väldigt mycket om arbetsmiljö. Ska vi få fler som vill jobba inom sjöfarten, då måste vi ha en bra arbetsmiljö. Vi ska inte konkurrera med dåliga arbetsvillkor. Glöm inte personalen, sa Gunilla Svantorp.

Politikerna fick även chansen att göra ett medskick till branschen.

– Om vi ger er bättre förutsättningar för fler svensklagade fartyg, då vill jag att ni ger Sverige mer svensk personal. För svensk sjöpersonal de har också hög kompetens och utifrån de förutsättningarna tror jag att Sverige kan bli världsledande inom grön omställning och sjöfart, säger Johanna Rantsi.



Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson deltog i en paneldebatt där han lyfte vikten av utbildning när det gäller nya bränslen.

Miljö och säkerhet i praktiken

I det avslutande panelsamtalet diskuterade representanter från olika delar av den maritima näringen frågan om miljö och säkerhet i praktiken. Deltog gjorde Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson, Johanna Boijer Svahnström, informationsdirektör Viking Line, Jörgen X Karlsson, Sverigechef ABB och Magdalena Fager Lindgren, HR-chef Mälarhamnar. Alla i panelen underströk vikten av utbildning och kompetensförsörjning inom sjöfarten för att kunna möta framtidens behov. De delade även uppfattningen om att de nya alternativa bränslena skapar stora utmaningar som kan bli kritiska för alla delar av den maritima näringen.

Lennart Jonsson lyfte frågan om hur man säkerställer att sjöfolket har rätt kunskap för att kunna hantera de olika typerna av förnybara energikällor som besättningsarna möts av på fartygen.

– Alla dessa nya förnybara energikällor riskerar att skapa oro och bekymmer för de anställda ombord. Det är som att tekniken



– Jag har i dag undertecknat ett samförståndsavtal som syftar till att göra det möjligt att öka antalet svenska studenter vid WMU i Malmö, sa infrastrukturminister Andreas Carlson.

går fortare än man hinner utbilda. De flesta sjöbefäl idag, och sjömän i övrigt, de är vana att hantera släckning med hjälp av vatten, pulver, skum och kolsyra, men nu kommer det helt nya energikällor som ofta kräver andra släckmedel. En termisk rusning i ett litiumjonbatteri till exempel är svårt att hantera och jag undrar hur många sjömän idag som är utbildade i detta.

Johanna Boijer Svahnström instämmer i att sjöfarten står inför stora utmaningar kring de nya bränslena.

– Relaterat till dagens diskussion så är det de nya bränslena och utmaningen hur man ska hantera dem och kompetensen att kunna hantera dem. Vi funderar på nya typer av bränslen men de ställer också många nya frågetecken, säger hon. **MF**

Haverikommissionen har utrett olyckan på M/S Eckerö

Bristfällig utbildning för personalen, otillräckliga krav på konstruktion och användning samt bristfälliga reparationer. Det är några av slutsatserna i Haverikommissionens rapport om olyckan på M/S Eckerös bildäck i fjol. **TEXT SOFI CEDERLÖF**



Bildäcket på M/S Eckerö samma dag som olyckan skedde. Den nedfallna plattform tre syns långt bak i mitten av bilden. Foto: Haverikommissionen

I slutet av september kom Haverikommissionen med sin rapport om olyckan på bildäck på M/S Eckerö, som inträffade i oktober 2023 i Grisslehamn. Det var vid lastningen av bilar som ett så kallat hängdäck behövde sänkas ner för att kunna lasta bilarna på två våningar. Eftersom hängdäckets automatik inte fungerade behövde det sänkas ner manuellt. Då detta moment inte utfördes så ofta råkade matrosen som sänkte ner hängdäcket dra in låskilarna till plattformen innan vajrarna sträckts upp. Detta resulterade i att plattformen föll en kort sträcka. När vajrarna bromsade upp plattformen, slets en av linskiivorna till lyftvajrarna loss på grund av bristfälliga svetsningar. Då fanns det inte längre något som höll vajrarna på plats och plattformen föll fritt, vilket resulter-

rade i att en personbil med släpvagn klämdes under plattformen och två personer skadades.

Inte identifierat riskerna

Haverikommissionen bedömer att olyckan orsakades av att det saknades tillräckliga säkerhetsfunktioner när hängdäcken manövrerades manuellt. Rederiet hade inte identifierat riskerna vid det här arbetsmomentet, vilket ledde till att personalen inte hade fått tillräcklig utbildning, att instruktionerna inte uppdaterats och att personer tilläts vistas under hängdäcken vid manövrering. Men Haverikommissionen menar även att det finns bakomliggande orsaker som att hängdäckens plattformar

inte omfattas av tillräckliga krav på konstruktion, installation och användning och att bristfälligt utförda reparationer gjorde att plattformens vajerspel inte höll.

Åtgärder för rederiet

Rederiet uppmanas nu av Haverikommissionen att:

- Säkerställa att samtliga riskfyllda arbetsmoment omhändertas i säkerhetslednings-systemet, samt att utbildning och instruktioner för sådana arbetsmoment tas fram och hålls uppdaterade.
- Fullfölja arbetet med att införa en teknisk lösning som säkerställer att hängdäckens låsningar inte kan dras in innan lyftvajrarna har sträckts upp. **SC**

Regeringen avskaffar stämpelskatten

Regeringen slopar stämpelskatten. Det meddelade infrastrukturminister Andreas Carlson i ett pressmeddelande i början av september. Förslaget om slopad stämpelskatt föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

– Det är väldigt goda nyheter för sjöfartssverige. Sjöbefälsföreningen har jobbat för den här frågan väldigt länge i branschsamarbetet Blå tillväxt och nu har vi äntligen fått gehör från politikerna, säger Lennart Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM SEPTEMBER 2024

Stämpelskatt är en stor kostnad som rederierna måste betala för att flagga in fartyg till Sverige. Eftersom många andra länder inte har en sådan skatt blir det dyrare att flagga svenskt och alltså en konkurrensnackdel gentemot andra länder. För att öka inflaggningen till svensk flagg och därmed också antalet svenska sjöjobb så har Sjöbefälsföreningen arbetat tillsammans med Svensk sjöfart och Seko sjöfolk i branschsamarbetet Blå tillväxt för att avskaffa stämpelskatten. Och

Stämpelskatt

När ett rederi registrerar ett fartyg i det svenska fartygsregistret och vill belåna detta tas en stämpelskatt ut vid beviljande av ansökan om inteckning. Skatten är 0,4 procent av det intecknade beloppet.

nu har regeringen kommit med beskedet att de gör verklighet av Blå tillväxts förslag. Dessutom kom de med ett förslag om att göra det lättare för svenska rederier att hyra in och hyra ut obemannade skepp.

– Regeringen arbetar för att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft och göra det lättare för rederierna. Slopad stämpelskatt och regeländringar för in- och uthyrning kan bidra till fler svenskregistrerade fartyg. Det kan i sin tur också underlätta planeringen för att tillgodose statens behov av fartyg i händelse av krig eller krigsfara och är dessutom positivt för sysselsättningen för svenska sjömän, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i ett pressmeddelande.

Mycket glad över förslaget

Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson är mycket glad över att förslaget om slopad stämpelskatt äntligen blir verklig-

het.

– Vi har jobbat med den här frågan i många, många år och haft ett antal seminarier, webinarier och samtal med politiker från alla partier om detta. Självklart är vi nu mycket glada över regeringens förslag.



Andreas Carlson

FOTO KRISTIAN POHL/
REGERINGSKANSLIET



Lennart Jonsson

Tonnageskatten bereds vidare

Att avskaffa stämpelskatten var ett av de förslag som utredaren Rikard Engström kom med i sin utredning Vågade skatter som var färdig vid årsskiftet. Den andra delen av utredningen handlade om att utveckla tonnageskatten. Regeringen skriver i budgetpropositionen att frågan om ändringar i systemet med tonnageskatt bereds vidare.

– Vi ser fram emot att regeringen tar tag i frågan om att förbättra tonnageskatten, där det återstår några väldigt viktiga bitar, som att slopa kravet på minst tio procent i internationell trafik för att möjliggöra för till exempel specialsjöfarten att ingå i tonnageskatten. Och också att tillåta upphandlad trafik så att svenska rederier inte behöver starta danska lokalkontor för att kunna delta i en svensk upphandling, säger Lennart Jonsson. **SC**

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS



Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.



BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

APROPÅ AVSKAFFANDET AV STÄMPELSKATTEN:

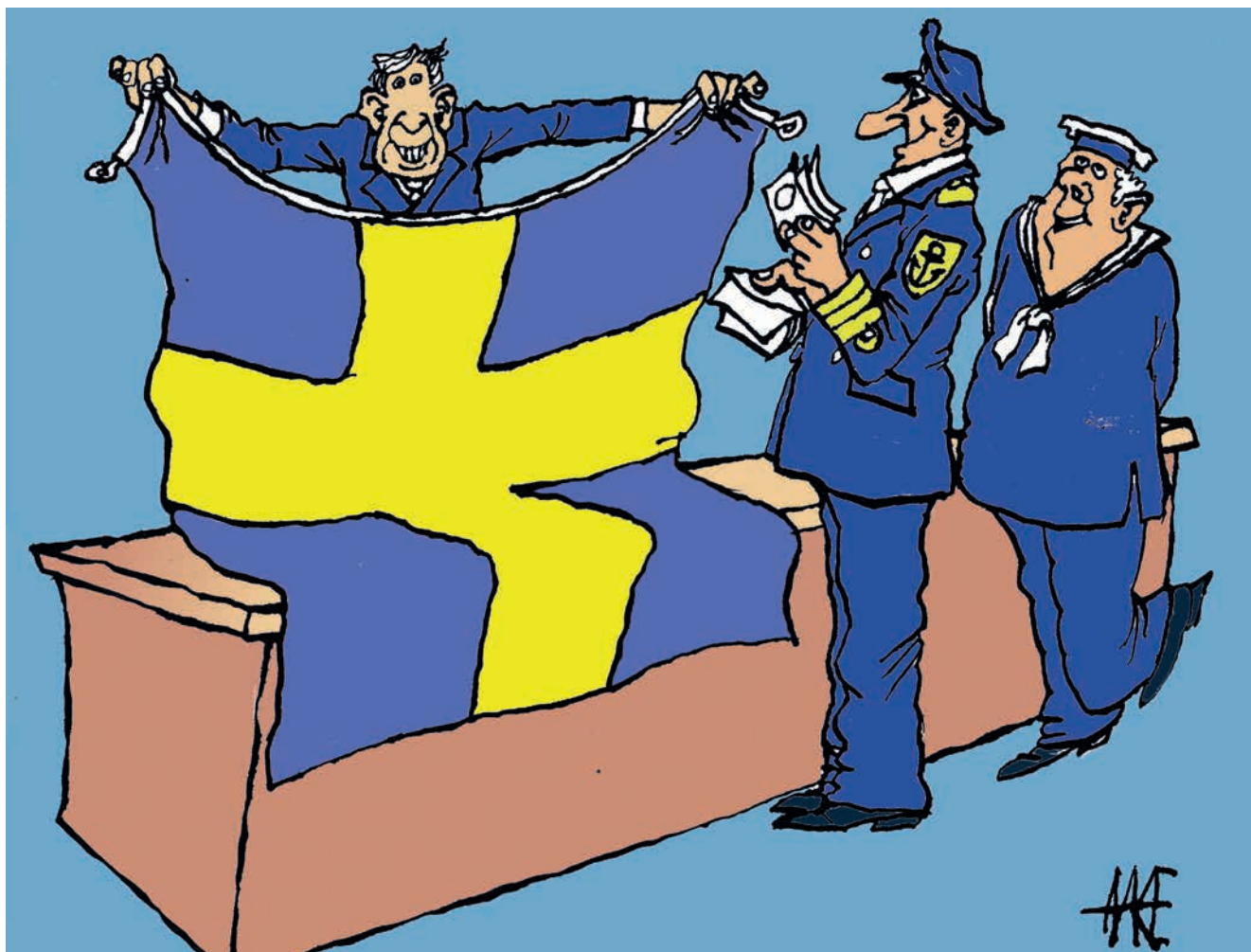


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



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 - 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

Finns rätten till arbete?

Rätten till arbete finns som begrepp reglerad på många sätt. Frågan är dock vad denna rätt innebär. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde går igenom rättsläget.

I vår grundlag Regeringsformen anges i 1 kap. 2 § att det allmänna särskilt ska trygga rätten till arbete. I FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna har var och en rätt till arbete och skydd mot arbetslöshet. Rätten till arbete regleras även av FN:s konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter och den Europeiska sociala stadgan.

Vad innebär då detta? I dessa regler innebär "rätt till arbete" att staten ska verka för att människor har sysselsättning och att staten har en skyldighet att bekämpa arbetslösheten. Det innebär att dessa regler inte kan ligga till grund för rättsliga krav från en arbetstagare på att få ett arbete eller arbetsuppgifter i en pågående anställning. Möjligen kan reglerna påverka en domstols tolkning av andra regler.

Lön men inga arbetsuppgifter

Frågan är då om rätten till arbete regleras på annat sätt som direkt kan utgöra en rättsligt utkrävbar rättighet.

Anställningsavtalet, som ingås mellan en arbetsgivare och en arbetstagare, innefattar i grunden att arbetstagaren utför arbete som arbetsgivaren anvisar och arbetsgivaren ska utbetala lön till arbetstagaren för utfört arbete. Men vad gäller i det fall en anställd arbetstagare bara får sin lön men inte får några arbetsuppgifter?

Det kan i denna situation vara möjligt att tillämpa kompletterande regler utöver själva anställningsavtalet. Om åtgärden innefattar en provokation eller förenings-

rättskränkning (AD 2000 nr 74) för att få arbetstagaren att säga upp sig så kan detta prövas i domstol och arbetsgivaren kan ådra sig skadeståndsskyldighet för brott mot lag om anställningsskydd (LAS) eller medbestämmandelagen (MBL). Om det är fråga om en, av arbetsgivaren beslutad, avstängning föreligger det regler i kollektivavtal och, från och med 2025, i lagen om offentlig anställning (LOA) och det kan rättsligt prövas om beslutet står i överensstämmelse med kollektivavtal eller lag.

Men om varken provokation, föreningsrättskränkning eller avstängning föreligger, vad gäller då? Kan en arbetstagare anses ha en rätt till arbetsuppgifter i sin anställning, inte bara rätt till lön? Arbetsdomstolen har konstaterat att detta är en fråga av stor principiell räckvidd i domen AD 1984 nr 80.

Måste få utvecklas inom yrket

I målet var jag ombud för Kommunal och dess medlem B. Det gällde att B inte tilldelades några arbetsuppgifter alls under längre tid sedan en tjänstledighet hade löpt ut. Min uppfattning var att då B under en längre tid bara fått sin lön men inte fått någon sysselsättning så stod det i strid med anställningsavtalet. Arbetsgivaren kunde inte utnyttja sina befogenheter på detta sätt då detta stod i strid mot hur man traditionellt handlade inom arbetsområdet eller arbetsmarknaden avseende moral och goda seder. Vi menade att det enskilda anställningsavtalet byggde på detta.

För en enskild arbetstagare är det inte acceptabelt att inom sin anställning inte få utveckla sig i yrket, att inte få bekräftelse på yrkesskicklighet. Frånvaron av sysselsättning kan naturligt även innebära en stark psykisk påfrestning.

Innan målet togs upp i Arbetsdomstolen hade motparten landstinget inte redogjort för vilka insatser som hade satts in för att få B i arbete. Ett vittne från HR på landstingets sida berättade under huvudförhandlingen för första gången att arbetsgivaren hade gjort flera försök till omplacering till arbetsuppgifter som låg inom B:s arbetsskyldighet och vi hade inga bevis för att dessa försök innefattade eller framstod som utövning av arbetsledningsrätten i strid med god sed. B hade uppenbart tackat nej till ett antal förslag på sysselsättning som låg inom hans arbetsskyldighet.

Inte fått sin slutliga lösning

Arbetsdomstolen tog i sitt avgörande då inte ställning till frågan i hela dess vidd men konstaterade i domen att arbetstagaren i varje fall inte hade vad som också skulle kunna kallas en "rätt till arbetsplatsen" när det råder arbetsbrist. Huruvida, och i så fall i vilka situationer, arbetsgivaren i övrigt kunde tänkas eller inte kunde ha en rätt att utesluta arbetstagaren från arbete under förutsättning att denne likväl erhåller sina anställningsförmåner i form av lön med mera lämnade Arbetsdomstolen öppet.

Arbetsdomstolen avfärdade inte i sin dom att en arbetstagare har rätt till arbete, det vill säga till sysselsättning grundat på anställningsavtalet. Slutsatsen är att frågan i hela dess vidd inte fått sin slutliga lösning. **S G**

LÄS DE SENASTE NYHETERNA PÅ

www.sjobefalsforeningen.se



30 år sedan M/S Estonia förläste

Den 28 september i år var det 30 år sedan den tragiska olycksnatten då M/S Estonia sjönk. Denna dag högtidlighölls på många platser i Sverige med en minnesceremoni. Sjöbefälsföreningen deltog med kransnedläggning i såväl Stockholm som Uppsala.

Reducerad medlemsavgift för de med lägre inkomster

På kongressen antogs nya stadgar. En av ändringarna var att aktiva och interaktiva medlemmar som har graviditetspenning eller föräldraledighet längre än en kalendermånad kan ansöka om en avgiftsreducering på 50 procent av medlemsavgiften.

Vid det senaste styrelsemötet tog styrelsen ett beslut om att även långtidssjukskrivna och långtidsarbetslösa ska kunna få avgiftsreducering. Aktiva och interaktiva medlemmar som är heltidssjukskrivna kan, efter tre månaders sjukskrivning, ansöka om en avgiftsreducering på 50 procent av medlemsavgiften. Aktiva och interaktiva medlemmar som är arbetslösa kan, efter tre månaders arbetslöshet, ansöka om en avgiftsreducering på 50 procent av medlemsavgiften. Vill du ansöka om avgiftsreducering, hör av dig till vår medlemsrådgivare Rebecka Fransson på rebecka.fransson@sjobefal.se.



Isbrytaren Atle fyller 50 år

Sjöfartsverkets isbrytare Atle har nu brutit is i 50 år. För att fira detta la Atle till vid Stadsgårdskajen i Stockholm i början av oktober. Där fick Atle ta emot besök från bland annat infrastrukturminister Andreas Carlson och Sjöfartsverkets generaldirektör Erik Eklund.

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.
- Läsrumsvksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30

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

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.

Till havs kan allting hända. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en stilsäker hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjøräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Välkommen som medlem på sjoraddning.se. Eller swisha en gåva till 900 5000.

SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

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

Stephen Cotton har varit
generalsekretare för ITF
sedan 2014.



Leder världsfacket ITF genom utmanande tider

I tio år har Stephen Cotton varit generalsekreterare för det globala transportfacket International Transport Workers Federation, ITF, som idag organiserar omkring 18 miljoner transportarbetare över hela världen. I mitten av oktober hålls ITF:s kongress i Marrakech i Marocko där Stephen Cotton har ställt upp för omval.

TEXT LENNART JOHNSON FOTO ITF

LONDON SEPTEMBER 2024

– Att vara generalsekreterare för en världsomspännande facklig organisation innebär ett stort ansvar. Uppdraget kräver både ett stort mått av ödmjukhet och att du ständigt måste vara beredd att ställa upp för medlemmarna, framhåller Stephen Cotton.

Vi träffas på ITF:s huvudkontor i stadsdelen Borough strax söder om Themsen i slutet av augusti. Ett område som är välbekant för Stephen.

– Jag växte upp söder om Themsen. Så vårt huvudkontor är hemmaplan för mig, säger han.

– Den gångna kongressperioden har inneburit svåra utmaningar för oss, fortsätter Cotton. Vi har upplevt en pandemi, Rysslands brutala angreppskrig mot Ukraina och idag också kriget mellan Israel och Hamas som drabbar civilbefolkningen i främst Gaza fruktansvärt.

– Pandemin och kriget har dessutom gjort att flygpriserna och hotellkostnaderna har ökat kraftigt vilket påverkar vårt arbete ekonomiskt.

Kom från advokatbyrå

Stephen Cotton kom i kontakt med ITF genom att han efter juridikstudier började arbeta på en advokatbyrå i London. Byrån hade ITF som kund och 1990 fick han uppdraget att hålla i kontakterna med ITF.

– Fackliga frågor var något jag kände låg mig nära och 1993 anställdes jag av tillförordnade generalsekretären David Cockroft.

– De kommande åren utvecklades, moderniserades och förbättrades ITF:s

verksamhet administrativt. Själv hade jag då börjat arbeta med sjöfartsfrågor och med kampanjen mot bekvämlighetssjöfarten, FoC-kampanjen. Under denna tid ersattes nationella fartygsregister av andra register i många västländer. Det svenska så kallade TAP-avtalet som kom i slutet av 1990-talet fick däremot bättre villkor för sjöfolket än övriga andraregister.

– När jag tog det stora steget från att lämna advokatbyrån för att börja på ITF kunde jag inte drömma om vilket stort inflytande ITF hade, och fortfarande har, inom världens transportnäringar.

Från 1994 fram till 2010 arbetade Stephen Cotton på ITF:s sjöfolkssektion bland annat som chef för avtalsenheten på sjöfolkssektionen.

– Denna tid diskuterades bland annat mycket hur sjöfolks- och hamnarbetarsektionerna bättre skulle samordna sin verksamhet, berättar han.

Enhälligt val

– När jag valdes till generalsekreterare för hela ITF höjde kanske en del på ögonbrynen eftersom sjöfarten var, och är, en av de minsta branscherna i ITF. Ändå valdes jag enhälligt till generalsekreterare vid kongressen 2014. Det kändes fint att accepteras av alla sektioner, samtidigt som det innebar ett stort ansvar.

Stephen Cotton framhåller att ITF de senaste tio åren har utvecklats och förändrats på många sätt. Fler regionkontor har tillkommit, liksom utbildningscenters runt om i världen. Verksamheten har decentraliserats och ITF är idag representerat i betydligt fler länder.

– Hela tiden funderar jag på hur vi kan utveckla arbetet och bli effektivare. Världen förändras snabbt och situationen globalt är idag mer komplicerad än kanske någonsin. Denna utveckling kan sägas börja med Sovjetblockets kollaps kring 1990 och har bara accentuerats. Vem kunde till exempel förutspå att det år 2024 skulle pågå ett blodigt krig i Europa?

– Vi upplever också en politisk situation där populism av olika slag, främst högerpopulism, har politiska framgångar. Fackföreningsrörelsen är en av de viktigaste

”När jag tog det stora steget från att lämna advokatbyrån för att börja på ITF kunde jag inte drömma om vilket stort inflytande ITF hade, och fortfarande har, inom världens transportnäringar.

demokratiska motkrafterna när demokratin är hotad i många länder. Dessvärre har ITF idag förbjudits att verka i Ryssland vilket är bedrövligt. Det har inneburit att vi har förlorat de medlemsförbund som fanns i Ryssland. Samtidigt har vi gett aktivt stöd till såväl medlemsorganisationerna i Ukraina som det ukrainska sjöfolket och deras familjer.

– Vad vi kan se är en utveckling mot att medlemsförbund i kontinenter som Afrika och Latinamerika får en större och viktigare och roll i ITF. Utgångspunkten i dagens föränderliga värld måste för oss



– Idag är allt fler kvinnor fackligt drivande i många medlemsförbund vilket är glädjande, säger Stephen Cotton.

vara att medlemmarnas rättigheter överallt ska respekteras. Det gäller för ITF att fortsätta vara relevant i en föränderlig värld.

– Pandemin gjorde att många insåg hur viktig transportarbetarnas arbete är i samhället. Samtidigt såg vi att många världsledare inte förstod hur försörjningskedjorna globalt fungerade, transportnäringens stora betydelse.

– Själv tror jag att vi ännu inte sett den fulla påverkan som pandemin innebär för samhället och för världens arbete. När friheter som vi tagit för givna drastiskt inskränktes har det skapats en grogrund för populism, ett missnöje hos breda folklager. Stressen har dessutom ökat hos många transportarbetare som fick en ökad arbetsbörda under pandemin. Sjöfolk drabbades hårt när de ofta inte fick lämna sina fartyg på över ett år. Lastbilschaufförer kunde inte passera gränser mellan länder. Fackligt försökte vi under pandemin få regeringar att inse hur svår situationen var för transportarbetarna.

Måste vara inkluderande

– En viktig grundbult för ITF är att vi alltid ska vara inkluderande, att vi upplevs relevanta av transportarbetarna. Polarisering-

en i världen idag är en stor utmaning för ITF. Avsaknaden av empati hos stora grupper är oroande, att det skapats ett vi- och dom-tänkande.

Så som världen ser ut idag måste det var tufft att vara generalsekreterare för ITF?

– Visst kan det vara tufft att alltid försöka motsvara det förtroende som jag fått av medlemmarna. Jag gör mitt bästa för att klara av dessa förväntningar, svarar Stephen Cotton. I princip måste du alltid vara tillgänglig. Någon egentid finns knappast även om jag ibland försöker gå på Chelseas hemmamatcher när jag är i London.

En utveckling som Cotton upplever glädjande är att ITF på senare år fått fler och fler yngre aktiva medlemmar, inte minst kvinnor.

– Att regionerna spelar en större roll i verksamheten har bidragit till detta. Några av de utmaningar som vi möter är hur vi hanterar klimatkrisen och hur den nya tekniken påverkar arbetsplatserna och arbetsmiljön, inte minst för sjöfolket.

– När jag började på ITF var det en mycket mer hierarkiskt styrd organisation med främst medelålders män i ledningen på olika plan, berättar Stephen Cotton.

Kvinnor ofta drivande

– Att kvinnor idag ofta är fackligt drivande är otroligt positivt. Jag upplever att kvinnor många gånger är bättre problemlösare än män. Kvinnliga aktivister spelar numera en viktig roll i flera regioner och länder som till exempel i Afrika och Latinamerika även om mycket fortfarande återstår att göra. Vi ser allt fler kvinnliga transportarbetare som arbetar inom järnväg, sjöfart och andra transportområden.

En viktig fråga som ITF brottas med enligt Cotton är hur organisationen ska prioritera arbetet med att förbättra medlemmarnas villkor på gräsrotsnivå.

– Vi måste leverera till alla. Därför måste vi ständigt arbeta för att bli ännu starkare både lokalt och på central nivå. Det finns samtidigt inte en framgångsmodell som fungerar för alla medlemsförbund utan man måste verka i sin egen miljö, känna till landets kultur.

– Det räcker inte längre att enbart förhandla om kollektivavtal, du måste också framgångsrikt kunna arbeta med att påverka, nå ut med kommunikation och inspirera medlemmarna.

Stephen Cotton framhåller att ITF möter en helt annan verklighet idag än bara för åtta-tio år sedan.

– Därför gäller det att våra medlemmar på kort och lång sikt ser oss som relevanta. Att få unga medlemmar i exempelvis Sverige att vara stolta över att vara fackligt organiserade i en föränderlig värld.

– På kongressen kommer vi att arbeta med sex teman som förhoppningsvis är relevanta oavsett om du är transportarbetare i Mumbai eller Göteborg. Samtidigt har varje region och land sin speciella situation. Frågan om hur man hanterar automa-

”Därför gäller det att våra medlemmar ser oss som relevanta. Att få unga medlemmar i exempelvis Sverige att vara stolta över att vara fackligt organiserade i en föränderlig värld.

tiseringen av arbete ser annorlunda ut i Afrika jämfört med i Europa eller Asien.

Trots pandemin och de pågående krigerna de senaste fem åren har ITF lyckats förhållandevis bra, anser Stephen Cotton.

– Vi ser bland annat att medlemsantalet har ökat. Men visst återstår mycket att göra. Jag är ändå i grunden positiv och tror att vi kommer att fortsätta öka vårt inflytande globalt.

Bildade region i arabvärlden

Hur kommer det sig att kongressen för första gången någonsin hålls i ett arabland?

– Vid vår förra kongress i Singapore beslutades att bilda en region i arabvärlden. Beslutet var viktigt, trots alla utmaningar som vi insåg fanns i regionen. Idag har vi en halv miljon medlemmar i arabländerna, vilket är glädjande. Inte minst därför är det rätt att denna gång hålla kongressen i Marocko. Från första dagen har ITF krävt eldupphör i kriget mellan Hamas och Israel, att den israeliska gisslan släpps och att det blir en tvåstats-



Att vara generalsekreterare i ITF innebär resor världen runt. När Stephen Cotton är hemma i London går han gärna på Chelseas hemmamatcher på Stamford Bridge.

lösning. Den frågan lär debatteras livligt på den kommande kongressen.

– ITF:s tillväxt idag sker främst i Asien, Afrika och Latinamerika vilket är viktigt att påpeka. Kraven på ITF från medlemmarna i de regionerna växer hela tiden vilket ställer krav på oss. Utan tvekan blir det säkert fem tuffa år för ITF denna kongressperiod men det är också inspirerande att möta kommande utmaningar. Allt sammantaget står vi inför tuffa utmaningar men också inför möjligheter om vi arbetar rätt.

Kan du, med tanke på hur världen ser ut idag, vara optimistisk om fackföreningsrörelsens framtid?

– En tuff fråga, säger Stephen Cotton fundersamt. Men vi bara måste vara optimister som fackliga företrädare. Därför gäller det att fortsätta vara relevanta för medlemmarna och hantera kommande utmaningar genom att skapa de rätta verktygen för detta. Jag är i grunden optimist när jag exempelvis ser tillbaka på hur vi hanterade pandemin och att vi framgångsrikt driver på för att lyfta transportarbetarnas situation i FN-organ som ILO och IMO.

Så du ångrar inte att du lämnade advokatbyrån och började arbeta för ITF?

– Nej, definitivt inte! Att arbeta med fackliga frågor på internationell nivå är inget man kan ta lätt på. Ditt engagemang måste vara på 100 procent och därför är det inte lätt att ha ett liv vid sidan om. Samtidigt är det en förmån att få arbeta med saker som man brinner för.

Tills sist, anser du att ITF:s kampanj mot bekvämlighetssjöfarten fortfarande är relevant 2024?

– Min uppfattning är att kampanjen är lika relevant idag som den någonsin har varit, svarar Stephen Cotton. Varje månad säkrar ITF-inspektörerna miljoner i dollar till sjöfolk som utnyttjats av sina rederier. Tänk bara på hur usla lönerna och villkoren hade varit för världens sjöfolk utan ITF:s kampanj. Samtidigt är det viktigt att vi sitter med och företräder ITF på ILO:s och IMO:s möten. Vi var också en av grundarna av International Bargaining Forum som nyligen beslutade om att avsevärt höja lönenivåerna för berörda rederier. Dessvärre är verkligheten fortfarande så att vissa redare betraktar sjöfolk som migrantarbetare. Många som arbetar till sjöss har usla villkor och får bedrövliga löner. Därför är FoC-kampanjen även 2024 relevant för sjöfolket oavsett om du kommer från Asien, Norden eller någon annan region i världen, säger Stephen Cotton. **L J**

ITF jobbar för världens sjöfolk

Mellan den 13 och 18 oktober hålls ITF:s 46e kongress i Marrakech i Marocko. Temat för kongressen är "We are more together". Från en handfull medlemsförbund vid bildandet 1896 har ITF idag över 700 medlemsförbund från cirka 150 länder. En av medlemmarna i världsfacket för transportarbetare är sedan länge Sjöbefälsföreningen.

TEXT LENNART JOHNSON

LONDON SEPTEMBER 2024

Till kongressen i Marrakech kommer över 1 500 delegater från över 500 medlemsförbund i drygt 150 länder. Även Sjöbefälsföreningen deltar med en representant. Vård för kongressen är ett marockanskt fackförbund som organiserar anställda inom turistsektorn.

På kongressen diskuteras inkomna motioner och strategier för den kommande kongressperioden. En mängd val genomförs också. Varje sektion genomför dessutom egna möten med rapporter från verksamheten under de senaste fem åren.

Från att från början främst ha varit verkamma i västvärlden har ITF idag verksamhet runt om i världen. Huvudkontoret ligger i London och det finns 11 regionkontor i alla världsdelar. Den fackliga verksamheten är organiserad i sektioner som vägtransporter, järnväg, turism, hamn och fiske.

Sjöfolkssektionen är med sina omkring 250 000 medlemmar en av de numerärt minsta. Samtidigt har den sjöfackliga verksamheten alltid haft stor betydelse för ITF:s utveckling. ITF:s 76-åriga världsomspännande fackliga kampanj mot den bekvämlighetsflaggade sjöfarten är unik i sitt slag. I april i år klassade ITF två nya länders fartygsregister som bekvämlighetsflaggsregister. Länderna var Gabon och Swaziland (som ibland kallas Eswatini) i Afrika.

Ordförande sedan 14 år

Ordförande för sjöfolkssektionen sedan 14 år är amerikanen David Heindel. Han seglade i sju år i olika befattningar ombord, främst i maskin, innan han började arbeta för det amerikanska facket Seafarers International Union (SIU) i början av 1980-talet.

– När jag gick iland började jag som lokalt fackligt ombud i min hemstad New Orleans. Därefter har jag jobbat fackligt på heltid. I mitten av 1990-talet blev jag vald till vice ordförande i förbundet. Några år senare blev jag också aktiv i internationellt fackligt arbete.

Heindel framhåller att han lärde sig massor genom att arbeta nära John Fay, en legendar i ITF-sammanhang. John Fay arbetade på internationell nivå i ITF i många år.

– John Fay var den första amerikan någonsin att väljas till ordförande i ITF:s sjöfolkssektion 1995. Han tvekade aldrig att ta strid både för det amerikanska och det internationella sjöfolkets rättigheter, säger David Heindel.

Hur betydelsefullt anser du att ITF:s arbete för sjöfolket är idag?

– Det går inte att överskatta federationens betydelse för världens sjöfolk, svarar Heindel. Ett tydligt exempel på detta är covidpandemin där ITF ställde upp för världens sjöfolk från första början. Föreställ dig bara hur hjälplöst sjöfolket hade varit utan allt stöd de fick från ITF och medlemsförbunden. Pandemin visade

– Pandemin visade hur viktig transportnäringen, inte minst sjöfarten, är för att säkra den globala försörjningen av varor, framhåller David Heindel, ordförande i ITF:s sjöfolkssektion.



hur viktig transportnäringen, inte minst sjöfarten, är för att säkra den globala försörjningen av varor.

– ITF säkrar varje år också miljoner med dollar till besättningar över hela världen efter det att skrupelfria redare försökt lura dem på deras löner. Tack vare ITF tecknas även kollektivavtal för tiotusentals arbetare till sjöss. Dessutom kämpar vi ständigt för att hjälpa besättningar som har övergivits av sina redare.

Många utmaningar framöver

David Heindel valdes till ordförande för sjöfolkssektionen i ITF i augusti 2010. Dessförinnan hade han suttit som vice ordförande från 2006. Han kandiderar även till ordförande för sektionen vid kongressen i Marocko.

Vilka utmaningar ser du för ITF och sjöfolkssektionen den kommande kongressperioden?

”Ett orosmoment idag är också handelsfartyg som angrips och beskjuts i Röda Havet, angrepp som tyvärr även krävt besättningsmäns liv.

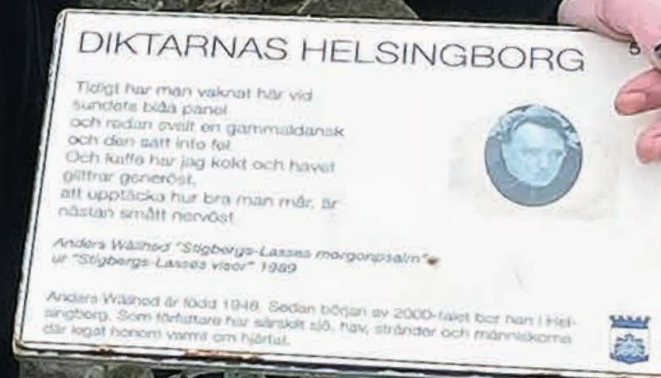
– Några av utmaningarna vi lär fortsätta hantera är obetalda löner till besättningar och besättningar som överges. Ett orosmoment idag är också handelsfartyg som

angrips och beskjuts i Röda Havet, angrepp som tyvärr även krävt besättningsmäns liv. ITF och sjöfacken arbetar aktivt med att bidra till att lösa detta problem, berättar Heindel.

– En stor utmaning vi står inför är dessutom de förändringar som kommer med införande av miljövänligare bränslen till sjöss. Detta kommer att innebära stora förändringar för sjöfarten och sjöfolket globalt. Viktigt är att ITF lyfter fram sjöfolkets röster inför denna process som lär ta många år. För att hantera miljöfrågorna bildades för några år sedan en gemensam arbetsgrupp på initiativ av bland annat ITF. I gruppen ingår, förutom facken, rederier och FN-organ.

– Målet för oss i arbetsgruppen är att se till att när sjöfartsnäringen hanterar klimatnödläget måste sjöfolkets intressen vara en central del av lösningen, säger David Heindel. **L J**

Poeten som skulle blivit elektriker



DIKTARNAS HELSINGBORG

Tiårigt har man vaknat här vid
sunderas blåa panel
och redan ovetat en gammaldansk
och den satt info fel
Och kaffe har jag kokt och havet
gillar generöst,
att upptäcka hur bra man mår, är
nästan smått nervöst



Anders Wåhsted "Stigbergs-Lasses morgonpsalm"
ur "Stigbergs-Lasses visor" 1989

Anders Wåhsted är född 1948. Sedan början av 2000-talet bor han i Helsingborg. Som författare har särskilt sjö, hav, stränder och människors
där legat honom varmt om hjärtat.



Författare, poet, regissör, visdiktare, teaterdirektör. Anders Wällhed har under sitt yrkesliv haft många roller. Han var med och skapade karaktären Kurt Olsson och buskiskaraktärerna Stefan och Krister. Men han har också skrivit en prisbelönad historik om Sjöräddningssällskapet, kritikerhyllats för sina diktsamlingar om sjömannen Stigbergs-Lasse och bidragit till sjömansvisans förnyelse. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

HELSINGBORG JUNI 2024

Hur kommer det sig att du i dina romaner så ofta skriver om sjöfart och sjöfolk?

– Jag växte upp i Blekinges skärgård och var omgiven av havet. Hela min släkt kommer från sjön. Farsan var dykare på Karlskronavarvet, morfar var sjökapten och min morbror var skutskeppare. En stor del av min uppväxt var på båtar. Bara sju år gammal följde jag med på resor med min morbrors skuta.

Varför valde du en annan yrkesbana än dina släktingar?

– Planen var egentligen att jag skulle bli elektriker och börja på en verkstadsskola och sedan jobba på Karlskronavarvet. Men jag fick sparken efter 14 dagar på varvet. Ett tag jobbade jag istället i en fotoaffär. Samtidigt hade jag en kompis som hade gått på teaterskola, vilket lät spännande. Så jag började teaterlinje på en folkhögskola i Värmland. Därefter ramlade jag in i teaterlivet i Stockholm och var med i flera fria grupper.

– Efter att ha läst in en fil kand jobbade jag en tid på socialförvaltningen i Göteborg. Men jag längtade tillbaka till de fria teatergrupperna och kom in på Dramatiska institutets regissörslinje i Stockholm. Därefter var jag länge fast i teatern. Jag medverkade som skådespelare i några TV-serier som Carin Mannheimers Lära för livet. Därefter återvände jag till Göteborg som radioproducent, först på lokalradion och senare kulturradion. Totalt blev det nästan 30 år på radion.

När inledde du ditt författarskap?

– Starkt bidragande var de många intervjuer jag gjorde för Kulturradion med författare som Eino Hanski och Ove Allansson. Det var genom en intervju som min mångåriga vänskap med sjöfolkets meste

författare Ove Allansson inleddes. Vi fann snabbt varandra och kom överens om att försöka förnya sjömansvisan som inte hade förändrats på årtionden. Sjömansyrket romantiserades ofta i visorna. Mitt och Oves samarbete ledde till samlingen

”Ove Allansson var min stora mentor och inspiratör.

Spökmatrosens sånger om verkligheten för dagens sjöfolk med visor som Containnerblues och Du gamle maskinist. Vänskapen med Ove bidrog starkt till att jag blev författare. Därefter har det under åren hittills blivit 23 böcker.

– Ove Allansson var min stora mentor och inspiratör. Utöver radion och författandet kom jag också mer och mer in på revyskrivande. Sedan länge hade jag haft ett intresse för buskis och var med om att skriva texter till Lasse Brandebys karaktär Kurt Olsson som först hördes i lokalradion. Därefter blev det i flera år ett samarbete med Falkenbergsrevyerna där jag skrev texter till de folkkära karaktärerna Stefan och Krister.

– Senare drev jag också i flera år Teater Aftonstjärnan i Göteborg ihop med Kent Andersson. Samtliga revyforeställningar vi satte upp på Aftonstjärnan under åtta år var utsålda!

För mig känns steget långt mellan att skriva buskis och att samtidigt ge ut de finstämda diktsamlingar om den lite nedgångne sjömannen Stigbergs-Lasse som gått iland i Göteborg?

– Det hela löpte på något sätt parallellt och kändes inte så komplicerat.

– En annan samarbetspartner sedan många år är musikgruppen KAL som

bland annat tolkat mina och Ove Allanssons moderna sjömansvisor. Vi har till och med gjort flera turnéer tillsammans. KAL fick för övrigt sitt namn under en sändning i lokalradion. Jag frågade varför gruppen inte hade något namn och när jag hörde initialerna till deras efternamn föreslog jag namnet KAL.

Du har väl också länge samarbetat med Sjöräddningssällskapet?

– Ja, det stämmer. Sjöräddningssällskapet bedriver på ideell basis en otroligt viktig verksamhet till gagn för tiotusentals båtägare. För mig betyder sällskapet massor. Därför var det otroligt inspirerande och hedrande att få uppdraget att skriva om Sjöräddningssällskapets historia. Boken fick titeln Den tidlöse sjöräddaren. Extra roligt var det att boken på utgivningsåret fick pris som en av årets bästa fackböcker. Därefter har det blivit flera böcker om sällskapet. Ytterligare en bok är på gång och kommer nästa år.

– Jag är aktiv i sällskapets lokala sjöräddningsstation i norra Skåne och kan nog kalla mig sällskapets historiska expert.

– Under flera år ansvarade jag också för programmet vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag. Stiftelsen ger sedan länge viktiga ekonomiskt stöd till sjöfarten, inklusive sjöfartskulturen.

– Sjöfarts- och sjöfolkskulturen är viktig för mig. I merparten av mina böcker spelar sjöfart en viktig roll i handlingen. Samarbetet med sjöfartsnäringen har för min del alltid varit berikande och stimulerande.

Hur hinner du med allt? Jag vet att du också är filmexpert vad gäller gamla svenska filmer och kan nästan allt om visdiktare på 1930- och 40-talet vilket bland annat resulterat i en bok om Lasse Dahlqvist.

– Dels är det för att jag aldrig tittar på idrott på TV och dels för att jag alltid försökt upprätthålla en stark disciplin när jag arbetar. Under arbetsperioder går jag alltid upp klockan sex varje morgon och skriver.

– I många år har jag varit bosatt i norra Skåne och har flera somrar varit regissör för en sommarteater i Helsingborg tillsammans med bland andra Gunilla Poppe. Här har vi satt upp pjäser av bland andra Kristina Lugn och August Strindberg. Hösten 2024 är jag regissör för en uppsättning med Teatergruppen Stumpen i Helsingborg så några planer på att pensionera mig har jag inte, framhåller Anders Wällhed. **L J**



Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-kurser varannan vecka

✓ Kombinera efter behov

GRUND-KURSER 2024/2025

BASIC SAFETY

23-25 okt 19-21 feb
29-31 okt 19-21 mar
20-22 nov m.fl.
26-28 nov
18-20 dec
22-24 jan



ADVANCED FIRE FIGHTING

24-25 okt
21-22 nov
19-20 dec
23-24 jan
20-21 feb
20-21 mar



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

6 nov
27 nov
5 feb
m.fl.



SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

15 okt 11 feb
12 nov 11 mar
10 dec m.fl.
14 jan
27 jan



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

15 okt 19 nov 7 jan
22 okt 25 nov 13* jan
28 okt 2 dec m.fl.
4 nov 10 dec
12 nov 16 dec



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

9-10 okt
6-7 nov
27-28 nov
5-6 feb
5-6 mar
m.fl.



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

29-30 jan
25-26 mar
m.fl.



FAST RESCUE BOAT

16-17 okt 12-13 feb
13-14 nov 12-13 mar
11-12 dec m.fl.
15-16 jan



CROWD & CRISIS MNG

21-22 okt 17-18 feb
18-19 nov 17-18 mar
16-17 dec m
20-21 jan



PFSO

På begäran



PSO

På begäran



REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

CROWD & CRISIS MNG

14 okt m.fl.
11 nov
9 dec
20 jan
17 feb
17 mar



TISDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

15 okt 7 jan 11 mar
22 okt 14 jan 18 mar
12 nov 21 jan m.fl.
10 dec 11 feb



ONSDAG

BASIC SAFETY

15-16 okt 10-11 dec 11-12 feb
22-23 okt 7-8 jan 11-13 mar
12-13 nov 14-15 jan m.fl.
19-20 nov 21-22 jan



TORSDAG

FAST RESCUE BOAT

17 okt 13 feb
14 nov 13 mar
12 dec m.fl.
16 jan



ADVANCED FIRE FIGHTING

16 okt 22 jan
23 okt 12 feb
13 nov 12 mar
20 nov 19 mar
11 dec m.fl.



* Startar en måndag

* Startar en måndag

FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS



TISDAG

BASIC SAFETY

28-29 okt 3-4 feb
25-26 nov 17-18 feb
2-3 dec 24-25 mar
16-17 dec m.fl.
27-28 jan



ONSDAG

MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

11-12 sep
9-10 okt
6-7 nov
4-5 dec



TORSDAG

MEDICAL FIRST AID

11 sep
9 okt
6 nov
4 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

29 okt 21 jan
5 nov 28 jan
26 nov 4 dec
3 dec 25 mar
17 dec m.fl.



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



TEMA

SJÖSÄKERHET I SKÄRGÅRDEN



De sjösäkerhetsmässiga utmaningar som sjöanställda inom skärgårdstrafiken möter skiljer sig delvis från dem inom andra fartygssegment. Under sommarhalvåret är det ofta trångt runt de populära destinationerna och badgäster och fritidsbåtar tar inte alltid hänsyn till yrkestrafiken när de vistas i skärgården. Den 22 maj arrangerades sjöräddningsövningen Safsö2024 i Stockholms inre skärgård med ett omfattande räddningspådrag efter en simulerad kollision mellan två fartyg med skador på såväl fartyg som passagerare som följd. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN



Nya lärdomar efter simulerad kollision

Den 22 maj kolliderar två skärgårdsfartyg med varandra i Stockholms inre skärgård. Skadorna på passagerare och fartyg blir allvarliga och besättningarna på de båda fartygen arbetar under hård press för att hantera situationen medan ditkallade räddningsenheter närmar sig. Sjöräddningsövningen Safsö2024 leddes av Safety och navigationsgruppen i Stockholm och totalt deltog tio sjögående enheter i övningen. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM MAJ 2024

Sikten är klar och det blåser ostliga vindar på två till fyra meter per sekund, när det klockan 10.19 inkommer ett nödanrop till Sjö- och flygräddningscentralen JRCC i Göteborg. Det är Waxholmsbolagets *M/S Västan* som meddelar att de kolliderat med *M/S Emelie II* som tillhör Ressel Rederi, i höjd med Gåshaga i Stockholms inre skärgård. *Västan* har tappat styrförmågan. Ombord finns 30 passagerare och tre i besättningen – befälhavare, däcksmän och matros. Några minuter senare kommer även ett anrop

från *Emelie II*. Hon ligger och driver i Askrikefjärden med 20 passagerare ombord varav fyra är skadade och flera chockade. Dessutom saknas det passagerare som misstänks ha fallit i vattnet i samband med kollisionen.

En omedelbar koordinering av sök- och räddningsinsatser inleds för att lokalisera saknade och ge medicinsk hjälp till de skadade, medan tidningen Sjöbefälen och andra medier följer spelet från en fölgebåt som rör sig mellan enheterna på haveriplatsen. Besättningarna på de två skadade fartygen är hårt pressade av situationen, vilket bland andra Susanne

Borgström, befälhavare på *Emelie II*, berättar om under den briefing som hålls efter övningen. Tumultet efter kollisionen spåds dessutom på av problemen i kommunikationen med räddningscentralen i Göteborg.

”De var chockade och ville iland eller hoppa i sjön. Jag försökte lugna dem och få dem att förstå att det var bättre för dem att stanna kvar ombord, men det var inte så lätt. Det var mycket att hålla reda på och det var ganska stressande.

– Jag hade svårt att komma ut med mitt anrop eftersom det var trångt i etern och i ett akut läge kan det vara stressande, säger Susanne Borgström. Men *Västan* lyckades komma ut före oss och kunde tala om att vi också hade problem.

Fick ta hand om passagerarna ensam
Emelie II hade vid olyckstillfället bara två personer i besättningen, befälhavare och däcksmän. Och eftersom Susanne Borgström inte kunde lämna bryggan fick den unge matrosen Kristian Johansson Kalzén ensam ta hand om passagerarna. Fyra av dem hade fysiska skador, men flera var chockade och oroliga.

– Det var väldigt tungt att ta hand om alla själv, säger han under briefing. Och tänk om den som jobbar på däck också gör sig illa. Då blir det kritiskt.

Susanne Borgström, befälhavare på *M/S Emelie II*, tyckte det var påfrestande att vara låst på bryggan under övningen, utan möjlighet att hjälpa till och ta hand om passagerarna.





M/S *Västan* får bogserhjälp av Sjöräddnings-sällskapets *Rescue William Eriksson*.

Susanne Borgström säger att det var svårt att stå kvar uppe på bryggan med vetskapen om att Kristian Johansson Kalzén ensam fick hjälpa passagerarna, även om hon inte hade något val. Samtidigt ställdes hon själv inför flera utmaningar under spelets gång, som när det plötsligt dök upp två passagerare i styrhytten som betedde sig förvirrat och var svåra att få kontakt med.

– De var chockade och ville iland eller hoppa i sjön. Jag försökte lugna dem och få dem att förstå att det var bättre för dem att stanna kvar ombord, men det var inte så lätt. Det var mycket att hålla reda på och det var ganska stressande. Men det ska ju ställas till och vara rörigt under en sådan här övning, säger Susanne Borgström.

Akut evakuering

10.43 sprakar det till i VHF:en när *Västan* begär akut evakuering av två allvarligt skadade passagerare. Insatsen koordineras av JRCC med flera av de sjöräddningsenheter som anlant till platsen som Sjövärnsskåren, sjöpolisens och Sjöräddnings-

sällskapet samtidigt som man säkerställer att även de med lindrigare skador tas omhand. Strax därefter inleds evakueringen av *Emelie II* under ledning av lotsbåt 792 som befinner sig på platsen.

I vattnet guppar flytvästar uppträdde på träkors som markerar passagerare som fallit över bord och som nu håller på att bärgas av en lotsbåt som var tidigt på platsen. I närheten av *Emelie II* ligger också fyra passagerare i form av statuer i överlevnadsdräkter i vattnet. En sjöräddare på vattenskoter närmar sig dem för att säkerställa deras status och blir sedan liggande strax intill dem medan evakueringen av fartygen inleds. Brandbåten *Fenix* kallas till området för att bistå med sjukvårdsinsatser.

Ombord på *Västan* ligger skadade i gångarna medan förvirrade passagerare som fortfarande är kvar ombord rör sig runt i fartyget. Plötsligt hörs ett dånande ljud över fjärden och över trädtopparna kommer en av Sjöfartsverkets Sar-helikoptrar farande.

– Man ska vinscha upp de fyra som lig-

ger i vattnet, förklarar Patrik Holmqvist, instruktör vid Safety och navigationsgruppen som är med i följbåten.

Helikopterbesättningarna förbereder för vinschning, men så avbryts manövern och helikoptern avlägsnar sig från platsen.

– Eftersom sjöräddningen är på plats får de ta hand om passagerarna istället, säger Patrik Holmqvist. Helikoptern skickas ut på sök efter de passagerare som fortfarande saknas. Sök med helikopter är det mest optimala eftersom de får den bästa överblicken av ett område.

Nödbogsering till varvet

11.40 meddelar *Västan* att hon drabbats av blackout och begär bogsering till Beckholmsvarvet på Beckholmen. Sjöräddningsenheten *Rescue William Eriksson* bistår fartyget inför nödbogsering till varvet. På *Västan* tjänstgör i vanliga fall fyra personer – befälhavare samt två däcksmän och en i kaféet – men i dag är man endast tre personer ombord eftersom kaféet är obemannat. Sjökapten Johnny Stockman, som till vardags är driftsledare



Efter övningen hölls en briefing i Safety och navigationsgruppens lokaler i Frihamnen. Där deltog representanter från samtliga övande enheter och figuranter.

på Blidösbolaget, tjänstgör för dagen som däcksmän på *Västan*. När passagerarna evakuerats är Johnny Stockman och däckskollegan Martin Månsson på fördäck och drar trossarna som kopplats till Sjöräddningsbåten framför dem.

– Det har gått bra i dag, säger Johnny Stockman. Det har varit lärorikt och spännande, men också lite kaosartat. Vi hade 25 passagerare ombord när vi kolliderade med *Emelie* och det var många som var stressade, skadade eller chockade. Det ökar stressen på oss också.

Johnny Stockman berättar att fartyget efter kollisionen började ta in vatten och han och däckskollegan turades om att gå rond ner i maskinrummet för att säkerställa att läget var under kontroll. Efter ett tag kom nästa inspel när strömmen försvann.

Vad var svårast att hantera bland allt det som har hänt under dagen?

– Det var i början, att ta hand om både fartyget och de skadade, men sedan fick vi ju assistans också, säger Johnny Stockman.

Har ni upptäckt några brister under övningen som du redan nu kan berätta om?

– Ja, vår länsning fungerade inte och vi tog därför en slang från polisbåten för att pumpa ut vatten. Men den var för kort eftersom den är anpassad för fritidsbåtar. Vi kom överens om att vi ska försöka ha en extra slang ombord som vi kan använda när det behövs, säger Johnny Stockman.

Briefing efter övningen

Klockan 12.57 avbryts övningen och deltagande enheter rör sig in mot land för samling i Safety och Navigationsgruppens lokaler i Frihamnen. Här hålls en briefing där såväl besättningarna från fartygen som figuranter och räddningsenheter delar med sig av sina upplevelser. Den sammantagna bilden av dagens övning bland deltagarna är att det gått bra, men det framkommer också att det finns sådant som kan förbättras. Som trängseln i etern på kanal 16 och att vissa sjukvårdsinsatser dröjde.

– Kommunikationen kan man alltid fin-

M/S Västan bogseras till varvet på Beckholmen.



slipa på, säger assisterande övningsledare Peter Österman vid Safety och navigationsgruppen i en intervju efter dagens slut. Det blir trångt på kanalerna när det händer något större och då är det svårt att komma ut, både under övning och i ett skarpt läge. Men det är också syftet med den här typen av övningar, att uppdaga brister som behöver åtgärdas.

Positivt att se samverkan

Sammanlagt deltog tio sjögående enheter under övningen från sjöpolisen, Sjöräddningssällskapet, Sjöfartsverket och Sjövärnsskåren. Det var bara Kustbevakningen som uteblev på grund av ett skarpt anrop samma morgon som övningen hölls.

– Det var positivt att se olika myndigheter och organisationer samverka ute på skadeplatsen och att alla hade ett öppet sinne inför egna och andras förmågor. Vid ett tillfälle anlände sjöpolisen och sjövärnsskåren samtidigt till en av de skadade enheterna. Innan de kom fram samordnade de insatsen och stämde av vilka förmågor de hade med stöd av JRCC i Göteborg. Den typen av samverkan leder till effektiva insatser, säger Peter Österman.

Hur ser du på att besättningarna inom skärgårdstrafiken ofta består av endast ett par eller några få personer ur ett sjösäkerhetsperspektiv?

– Skärgårdstrafiken har ju nästan alltid nära in till strand eller kaj vilket underlättar om något händer. Men det bygger också på att de som arbetar ombord i ett skarpt läge kan identifiera kloka och lugna personer bland passagerarna som kan hjälpa till, säger Peter Österman. **LS**



Peter Österman vid Safety och navigationsgruppen var assisterande övningsledare under Safsö2024.

Händelseförloppet under sjösäkerhetsövningen

10:19 Nödanrop till JRCC i Göteborg. *M/S Västan* anropar på VHF-kanal 16 och rapporterar en kollision med en annan skärgårdsbåt utanför Lidingö i Stockholms inre skärgård. *Västan* kan inte manövrera. Ombord finns tre besättningsmedlemmar och tjugofem passagerare.

10:21 Allmänt anrop för sjöräddningsenheter nära Lidingö. Sjövärnsskårens (SVK) Stridsbåt 127 svarar att de är på väg mot kollisionplatsen. Flera andra enheter mobiliseras också.

10:23 Nödanrop från *M/S Emelie II* till JRCC. *Emelie II* rapporterar kollision med *Västan*. De saknar framdrift och har 37 personer ombord.

10:25 *Emelie II* rapporterar skadade och saknade passagerare till JRCC. Övningsledningen börjar omedelbart koordinera sök- och räddningsinsatser.

10:27 Polisbåt 99-60 svarar på anrop. Polisbåten uppskattar ankomst till olycksplatsen inom tio minuter. Deras snabba respons var avgörande för att påbörja evakueringen och säkerställa att skadade fick nödvändig hjälp.

10:30 Brandbåt *Fenix* svarar på anrop. Brandbåten *Fenix* dirigeras till olycksplatsen för att bistå med sjukvård.

10:31 Rapport om att *Västan* driver i vattnet. *Västan* ligger och driver i vattnet och har fyra skadade ombord. Flera räddningsenheter skickas dit.

10:41 Sjukvårdsinsatser ombord pågår. Medicinska team arbetar intensivt för att stabilisera de skadade ombord och förbereda dem för eventuell evakuering.

10:43 *Västan* begär evakuering. *M/S Västan* begär akut evakuering av två prio 1-skadade.

10:57 Evakuering från *Emelie II*. Lotsbåt 792 koordinerar med *Emelie II* om evakuering av skadade.

11:01 Helikopter anländer. En helikopter från Sjöfartsverket anländer för eftersök av personer i vattnet kring *Emelie II*.

11:18 Evakuering av skadade. *Rescue Sten & Laila* från SSRS evakuerar skadade från olycksplatsen.

11:27 Skadade ankommer till Frihamnen. Medicinsk personal står redo att ta emot och behandla de skadade så snart de ankommer.

11:40 *Västan* rapporterar blackout. *Västan* rapporterar blackout och begär bogsering mot Beckholmsvarvet.

11:53 Personer i vattnet. Stridsbåt SVK 127 och en enhet från SSRS samarbetar kring räddningen av personer i vattnet.

12:06 Nödbogsering av *Västan*. Bogseringen av *Västan* pågår med hjälp av SSRS-enheten *Rescue William Eriksson*.

12:09 Understöd av nödställd enhet. *Emelie II* får stöd av brandbåt *Fenix* och SVK 127. De begär nödbogsering för att säkerställa transport till säker plats för reparation.

12:57 Övningen avbryts. Övningen avslutas och samtliga enheter rör sig in mot Frihamnen. Deltagarna samlas för en genomgång av övningen.

Säkerhetsutbildning för anställda i skärgårdstrafiken

Sjösäkerhetsarbetet i skärgårdstrafiken skiljer sig delvis från det inom andra typer av sjöfart. Därför har Skärgårdsredarna ihop med Transportstyrelsen utvecklat en variant av säkerhetsutbildningen basic safety, som är mer anpassad efter skärgårdstrafikens förutsättningar. TEXT LINDA SUNDGREN

STOCKHOLM SEPTEMBER 2024

För tio år sedan tog Skärgårdsredarna, tillsammans med Transportstyrelsen, fram en grundläggande säkerhetsutbildning som är specialanpassad för skärgårdstrafiken. Den innehåller fyra delar med brandskydd, grundläggande säkerhet, passagerarsäkerhet och lastsäkerhet och vänder sig till alla som arbetar ombord i skärgårdsfartyg under 500 brutto. Nyligen uppdaterades utbildningen med en instruktion som ska underlätta för den som genomför utbildningen.

– Man kan välja mellan att gå basic safety eller vår utbildning i grundläggande sjösäkerhet, säger Ingela Berntson, vd

för Skärgårdsredarna. Basic safety är en jättebra utbildning, men den är inte anpassad för skärgårdstrafiken.

Både teori och praktik

Den grundläggande sjösäkerhetsutbildningen omfattar både teori och praktik. De praktiska delarna kan antingen genomföras ombord eller vid en utbildningsanläggning i land. Utbildningens olika delar genomförs under en period av fem år och certifikat utfärdas av säkerhetsansvarig eller motsvarande i rederiet. Därefter börjar man om utbildningen från början.

– Den här kunskapen ska hela tiden hållas färsk. De jag pratat med som

använt vår utbildning tycker att den är bra och den ger rederierna större flexibilitet. Vi har mycket säsongspersonal i skärgårdstrafiken och innan den här utbild-



FOTO PRIVAT

ningen fanns blev det ibland problem när det inte anordnades någon basic safety inför sommarsäsongen eller när den bara gick på en ort, säger Ingela Berntson, och fortsätter:

– Men det ställs ganska stora krav på de rederier som använder utbildningen och det finns tydliga instruktioner om hur den ska genomföras. De praktiska delarna kan göras ombord i egen regi eller med hjälp av externa företag som anlitas för att leda övningen, men många väljer ändå att skicka sin personal till säkerhetsskolor iland.

Utbildningsdokumentationen är kostnadsfri och finns både på Skärgårdsredarnas webbplats och hos seably.se.

Tre befälhavare tycker till om säkerhetsläget

"Öbor som kör mycket båt är det sällan några problem med"

Enligt Andreas Irwe, befälhavare i Styrsöbolaget, fungerar samspelen med fritidsbåtar runt Göteborg och längre ut i skärgården ganska bra. Men det gäller att hålla uppsikt över hur båtarna rör sig för att undvika riskfyllda situationer, säger han.

Under de 15 år som Andreas Irwe arbetat i Styrsöbolaget upplever han att fritidsbåtarna har blivit fler, större och snabbare. Men även om det kan vara mycket båtar i rörelse, tycker han inte att det brukar vara något större problem att samspelas om utrymmet.

– Fritidsbåtarna tar ganska bra hän-

syn till yrkestrafiken, och det är inte alltid som jag följer väjningsreglerna korrekt heller, säger han. Men det är bra om man är tydlig med vad man vill och de dagar när det är mycket båtar ute behöver man hålla extra mycket uppsikt.

Till de mest vältrafikerade öarna i Göteborgs södra skärgård hör Donsö, Styrsö och Vrångö, berättar Andreas Irwe.

– Öbor som kör mycket båt är det sällan några problem med. De vet hur vi går och vart de själva är på väg. När de riktiga turisterna kommer ut kan det

bli lite olika. Då får man vara beredd på att det kan hända grejer och hålla koll på dem som kommer nära eller ligger på skärande kurs.

Andreas Irwe har under sina år i Styrsöbolaget jobbat både ute i skärgården och på trafiken i Göta älv, som binder ihop Hisingen med fastlandssidan. Nu tjänstgör han på *Eloise*, en av båtarna där passagerarna åker med kostnadsfritt mellan Lindholmen och Stenpiren.

– På älven är det färre fritidsbåtar än ute i skärgården. Men här inne dyker det ibland upp små elsnipor som man kan hyra längre in i hamnen. Vem som helst kan hyra en sådan båt så dem får man akta sig för. Å andra sidan går de bara i fyra knop så det brukar inte vara några större problem, säger han.

FOTO PRIVAT



Andreas Irwe

"Så fort man kommer innanför Blockhusudden är det som om djungelns lag råder"

Det är framför allt i vattnen närmare Stockholm och i trängseln runt populära turistdestinationer som situationer kan uppstå. Det säger befälhavare William Karlström som gärna hade sett en ökad närvaro av sjöpolis och Kustbevakning i de mest trafikerade områdena.

Under sommaren har William Karlström arbetat växelvis på *M/S Olliver* och *M/S Vidskär* som båda tillhör Ressel rederi. Fartygen går med gods till några av Stockholms skärgårds mest populära destinationer som Utö, Möja och Sandhamn. Oftast fungerar samspelet med fritidsbåtarna runt öarna ganska bra men längre in mot Stockholm brukar problemen öka.

– Jag upplever att den typiske skärgårdssegelaren har ganska bra kunskap om vad som gäller, men ju närmare in mot stan man kommer desto mindre följer man sjövägsreglerna. Så fort man kommer innanför Blockhusudden och ska in mot Strömmen är det som om djungelns lag råder. En orsak kan vara att det är många yngre på båtarna längre in mot stan som inte alltid har det konsekvenstänk som behövs på sjön.

Men även längre ut i skärgården uppstår ibland kritiska situationer.

– Att det uppstår situationer är inte så

konstigt med tanke på att det ibland är så trångt att man knappt ser vattenytan när man närmar sig en brygga. Som Gruvbryggan på Utö. Där finns en tajt passage med en prickad ränna som människor ibland får för sig att segla igenom. Titt som tätt händer det att man möter fritidsbåtar som vill segla överallt och det kan leda till otäcka situationer.

Badgäster vållar sällan några problem i de leder som William Karlström trafikerar. Däremot händer det att folk förtöjer vid ångbåtsbryggorna och då är det bara för yrkestrafiken att vända om.

– I somras var det någon som lagt till vid Sands brygga på Nämndö utan att någon ägare syntes till. Vi fick åka därifrån och kunde inte leverera godset förrän dagen efter, när Kustbevakningen tillkallats och bogserat bort båten.

William Karlström berättar att han arbetat inom skärgårdstrafiken i Stockholm i många år för olika rederier, och har med tiden hittat ett förhållningssätt

till den hektiska sommartrafiken. Det handlar om att själv ta ett stort ansvar och hellre släppa förbi fritidsbåtar än att bidra till osäkra situationer.

– Att beakta sjövägsreglerna och uppträda med gott sjömanskap är inte alltid i paritet med varandra. Ibland är det lättare att släppa förbi en motorbåt som bestämt sig för att köra före mig när han kommer från babord än att jag ska hävda min rätt. Men det kräver framförhållning, god uppsikt och att man planerar sin körning, säger han.

Men han hade gärna sett att det blev mer ordning i skärgårdstrafiken.

– Jag tror att det skulle vara bra med en ökad närvaro av Kustbevakningen och sjöpolisen, både närmare in mot stan och runt storöar som Sandhamn, Möja, Utö och Runmarö. Men för att kunna göra det skulle de behöva mer resurser. De kan ju inte trola fram båtar och personal.



FOTO: PRIVAT

"När värmen håller i sig ett längre tag börjar folk bete sig lite tokigt"

Med 30 års erfarenhet av skärgårdstrafiken i Stockholm önskar Håkan Mannbrink att fritidsbåtsförare skulle ta det lite lugnare och att badgäster tog större ansvar för sin egen och barnens säkerhet.

Håkan Mannbrink är befälhavare på Blidösunbolagets *M/S Dalarö*, som under sommaren går med passagerare mellan Stavsns och Sandhamn i Stockholms mellersta skärgård. Att navigera efter en snäv tidtabell bland alla semesterfirare innebär en hel del utmaningar.

– Det är väldigt tydligt att när det är en fin sommar och värmen håller i sig ett längre tag börjar folk bete sig lite tokigt, säger han. Som att motionssimma eller paddla luftmadrass mitt i farleden.

Det är heller inte ovanligt att man lägger till med fritidsbåtar vid klippor där yrkessjöfarten passerar och drar upp svall, berättar Håkan Mannbrink. Ibland har man picknik på en ångbåts-

brygga med badande barn och vattenleksaker när fartygen är på väg in och drar med sig sjö.

– En del blir väldigt upprörda och säger att barnen hade kunnat drunkna. Jag förstår att man blir skrädd, men som förälder har man ju ett ansvar för sina barn och många gånger verkar man sakna det säkerhetstänk som skulle behövas, säger Håkan Mannbrink.

Ibland kommer det fritidsbåtar på skärande kurs, utan att väja.

– De allra flesta sköter sig, men sedan finns det de som inte håller uppsikt eller kommer rakt emot en på skärande kurs utan att vidta några åtgärder. Vi kör ju enligt en turlista medan de har semes-

ter och man önskar att de kunde ta det lite lugnare och lätta lite på gasen för att undvika en situation.

I områden med mycket fritidsbåtar ökar behovet av att hålla koll på vad som händer runt fartyget. *M/S Dalarö* är utrustad med speglar och två backkameror, en i masten och en i höjd med akterspegeln. Vid behov beslutar Håkan Mannbrink även om en utlik innan avgång för att hålla sikten bakåt.

– Någon kan ha lagt sig med sin båt i en position där de tror att de är säkra, men de vet ju inte vad vi ska göra. Om vi behöver vända runt sveper aktern ett 40-tal meter och då kanske de hamnar fel.

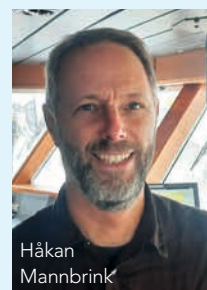


FOTO: PRIVAT

Stort intresse för Sjöfartsmontern på bokmässan

Sjöfartsmontern på årets bokmessa innehöll allt från prisutdelningar, intressanta föreläsningar och musik.

– Att få Sjömanshusstiftelsens litteraturpris var fantastiskt! Genom priset har jag fått inspiration att på allvar sätta igång med min nästa roman, säger författaren och tidigare maskinbefälet Britt Edenstjärna.

TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON

GÖTEBORG SEPTEMBER 2024

Britt Edenstjärna fick priset som är på 20 000 kronor i Sjöfartsmontern på årets bokmessa i Göteborg i slutet av september. Hennes romandebut *Enda kvinnan ombord* fick mycket uppmärksamhet i sjöfartssverige förra året. I boken berättar Britt Edenstjärna om hur det var att som enda kvinna i besättningen mönstra på i maskin i mitten av 1970-talet.

– När jag kom ombord första gången mötte jag motstånd från inte minst maskinchefen. Han ansåg att kvinnor inte borde segla, framför allt inte i maskin, och försökte sabotera mitt arbete. Som tur var har synen på kvinnligt sjöfolk blivit bättre med åren och jag ångrar definitivt inte mina 17 år till sjöss. Mina upplevelser till sjöss har gett massor med material till förhoppningsvis fler romaner.

Prismotiveringen framhåller att:

"Enda kvinnan ombord är ett värdefullt och väl förmedlat tidsdokument om att vara kvinna till sjöss under en tid när få andra kvinnor arbetade i driften ombord."

Aino Trosell belönades

Britt Edenstjärna var inte den enda skrivande kvinnan som belönades i Sjöfartsmontern. Aino Trosell fick på lördagen ABF:s stora litteratur- och kulturpris på 100 000 kronor. Det är den högsta prissumman som någonsin delats ut i montern.

– När jag fick besked om priset kände jag spontant att det borde delas ut i Sjö-

fartsmontern, den monter på bokmässan i vilken jag känner mig mest hemma, framhåller Aino Trosell. Hon fortsätter:

– Här har jag medverkat flera gånger och ofta också suttit och njutit av musikgruppen KAL:s framträdanden. Från bildandet har jag dessutom varit medlem i Ove Allanssonsällskapet. Det kändes nästan överkligt när jag fick besked om priset.

Aino Trosells senaste bok *Varvsslammer* har fått mycket uppmärksamhet. I boken skriver hon om de första kvinnor som började arbeta i Göteborgs varvsindustri på 1970-talet som svetsare.

ABF motiverar priset på följande sätt:

"Trosells berättande förmedlar en bred människokännedom och en smittsam nyfikenhet och identifikation med hennes karaktärer, som mejslas ut med humor, värme och människokärlek. I hennes böcker möter vi starka karaktärer som också utgör delar i en sammanhållning och gemenskap."

Under de två prisutdelningarna var det överfullt i Sjöfartsmontern.

Var med och byggde demokratin

Det var också fullt med lyssnare när Åsa Wikforss, ledamot i Svenska Akademien, och hennes bror Mårten Wikforss framträdde. De talade både om sin morfar Ernst Persson som var sjöman och ombudsman i Sjöfolksförbundet under många år, och om hoten mot demokratin genom populism av olika slag, främst högerpopulism.

– Morfar Ernst var på 1920- och 30-talen med och byggde demokratin i Sverige. Han tvekade inte att stå upp för sina åsikter och bekämpade både höger- och vänsterextremism, framhåller Åsa Wikforss.

– Hade Ernst sett utvecklingen i dagens samhälle med fake news, trollfabriker och allt starkare högerextrema partier hade han säkert blivit förfärad, tror Mårten Wikforss. Skrämmande nog har vi de senaste 30 åren sett hur demokratin har urgröpts i land efter land och högerextrema partier har växt sig starkare. Forskare, journalister och andra som står upp för yttrande- och pressfrihet hotas dagligen.

I boken *Därför Demokrati* lyfter syskonparet Wikforss fram vikten av att värna vårt demokratiska system.

– All forskning visar att den typ av demokrati vi har är överlägsen alla andra politiska system, framhåller Åsa Wikforss.

Kadetten

David Aldman lanserade i montern sin bok *Kadetten* som är hans romandebut. Det är närmast en thriller med en minst sagt dramatisk upplösning.

Han arbetar sedan flera år som fartygsbefäl i den norska offshoreindustrin och det är också i den miljön boken utspelar sig.

Huvudpersonen Johans upplevelser i boken bygger delvis på Davids egna erfarenheter av hans första tid till sjöss.

– Självklart har jag upplevt en del av det som står i boken och har till exempel seglat längs Afrikas kust. Däremot har jag inte varit med om de dramatiska händelser som Johan är med om i boken. Inte heller har jag stött på en så sadistisk och korrupt befälhavare som den jag skriver om.

David Aldman är småbarnspappa så han brukar skriva på lediga stunder ombord.

– Istället för att kanske se en film eller spela ett dataspel i hytten brukar jag ofta sätta mig ned och arbeta med en text när jag har möjlighet till det. Jag har alltid



Britt Edénstjärna är årets pristagare av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris. Hon flankeras av stiftelsens styrelseordförande Kenny Reinhold och stiftelsens kanslichef Karl Karell.

David Aldman signerar sin debutroman Kadetten.

Åsa och Mårten Wikforss som talade om sin morfar Ernst Persson samt om vikten av att värna demokratin.

tyckt om att skriva. Tiden när jag är hemma försöker jag ägna åt familjen så mycket som möjligt.

Kommer det att bli fler böcker från dig?

– Det räknar jag med, säger David Aldman. Lämplig titel för nästa bok kanske får bli Styrmannen.

20 olika programpunkter

Totalt var det denna gång 20 programpunkter i Sjöfartsmontern. Konstnären och författaren Gunvor Nordström berättade inspirerat om sin bok Sjömansliv och Guldgrävarliv. Boken handlar om en släktings dramatiska liv för många år sedan.

Den förra generaldirektören Sten Niklasson presenterade sin nya bok Vida vatten. I olika avsnitt skriver Niklasson om vitt skilda ämnen som spökskepp, sjöröva-

re, kvinnor till sjöss och mycket annat.

Föreningen Bokanjärerna lanserade vid flera tillfällen sin sjätte antologi med titeln Ett vågat yrke.

Ett annat uppskattat inslag var när Taubekännaren och författaren Martin Nyström informerade om Stiftelsen Taubes vänner. Med sig hade Nyström den iranske musikern Pāyam Tabatabayi som tolkade Ernst Taube på persiska. Sjöfartens eget bokförlag Breakwater Publishing hade denna gång med ovanligt många nya och intressanta titlar.

Imponerande bredd

– Bredden på programmet i Sjöfartsmontern är imponerande stor och visar hur levande sjöfartskulturen fortfarande är, säger Karl Karell som är kanslichef på Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsen har i många år gett ett viktigt ekonomiskt stöd som möjliggör Sjöfartens Kultursällskaps deltagandet på bokmässan.

– Att det år efter år kommer spännande nyheter som kretsar kring sjöfart är fantastiskt, anser Karl Karell. Kvaliteten på våra programpunkter är genomgående höga. I Sjöfartsmontern blir det också hela tiden nya spännande personliga möten, det är en form av nätverkande i en avspänd form.

Så du hoppas att det blir en Sjöfartsmonter på bokmässan även kommande år?

– Det räknar jag med, svarar Karl Karell. Sjöfartens Kultursällskap har redan bokat samma monter till nästa bokmessa i Göteborg som äger rum den 25–28 september 2025. Så boka in de datumen redan nu! **L J**

The poet who would have become an electrician

Author, poet, director, songwriter, theatre director – Anders Wällhed has had many roles during his professional life. He was involved in creating the Kurt Olsson character. He has also written an award-winning historical book about the Swedish Sea Rescue Society, has gained critical acclaim for his poetry compilations about the sailor Stigbergs-Lasse and has contributed to the renaissance of seafarer shanties. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Why do you so often write about shipping and seafarers in your novels?

"I grew up in the Blekinge archipelago and was surrounded by the sea. My whole family has worked at sea. My father was a diver at the Karlskrona shipyard, my grandfather was a sea captain, my uncle was a skipper, and a large part of my childhood was spent on boats. At the tender age of seven, I would go on voyages on my uncle's ship."

Why did you break with the family tradition in your career?

"I was originally going to be an electrician, first training at a workshop and then working at the Karlskrona shipyard, but I was fired after only 14 days there. For a while, I worked in a photography shop instead. Around this time, I had a friend who had gone to theatre college, which sounded very exciting, so I started studying theatre at a folk high school in Värmland. After that, I fell into the theatre scene in Stockholm and joined several independent groups."

After gaining a bachelor's degree, I worked for a while at the social services in Gothenburg, but I yearned to go back to the independent theatre groups and I was accepted on the Dramatic Institute's programme for directors in Stockholm. After that, I stayed in the theatre for a long time. I took part in a few TV series as an actor, among others Carin Mannheimer's *Lära för livet* (Lessons in Living). After that, I went back to Gothenburg as a radio producer, first in local radio and later on cultural radio. In total, I worked for almost 30 years in radio."

When did you start writing?

"A big influence was from the many interviews I did for Kulturradion with authors

such as Eino Hanski and Ove Allansson. My long-standing friendship with Ove, who was the greatest seafarer writer, started with an interview. We quickly got along with each other and agreed to try and put some new life into seafarer shanties, which had not changed for decades. Seafaring was often romanticised in the classic songs. My collaboration with Ove led to the collection called *Spökmatrosens sånger* (The Ghost Sailor's Songs) about the reality of seafarers now, with songs such as *Container Blues* and *Du gamle maskinist* (You old motorman). My friendship with Ove played a major role in my becoming a writer. Since then, I have had 23 books published over the years."

Ove Allansson was my great mentor and inspiration. As well as radio and writing, I spent more and more time writing revues. I'd had an interest in slapstick for a long time, and I was involved in writing lines for Lasse Brandeby's character, Kurt Olsson, who first appeared on local radio. After that, I collaborated for several years on the Falkenberg revues writing lines for the popular characters, Stefan and Krister."

To me, it seems like there is a big gulf between writing slapstick and at the same time publishing the touching poems about the rather down-at-heel sailor Stigbergs-Lasse who goes ashore in Gothenburg.

"It all happened in parallel in some way and didn't feel that difficult. Another partner I have had for many years is the music group KAL, which has interpreted my and Ove Allansson's modern seafarer songs, among other things. We've even done several tours together. KAL got its name during a broadcast on local radio. I asked why the group had no name and

when I heard the initials of their surnames, I suggested the name KAL."

You have also collaborated with the Sea Rescue Society for a long time, haven't you?

"Yes, that's right. Their volunteers do an incredibly important job for the benefit of tens of thousands of boat owners. They mean a lot to me, so it was really inspiring and a great honour to be asked to write about the history of the Society. The book was entitled *Den tidlöse sjöräddaren* (The Timeless Lifesaver). It felt particularly good when the book was awarded a prize for one of the best non-fiction books of the year in which it was published. Since then, there have been several more books written about the association. There is another book in the pipeline which will be published next year."

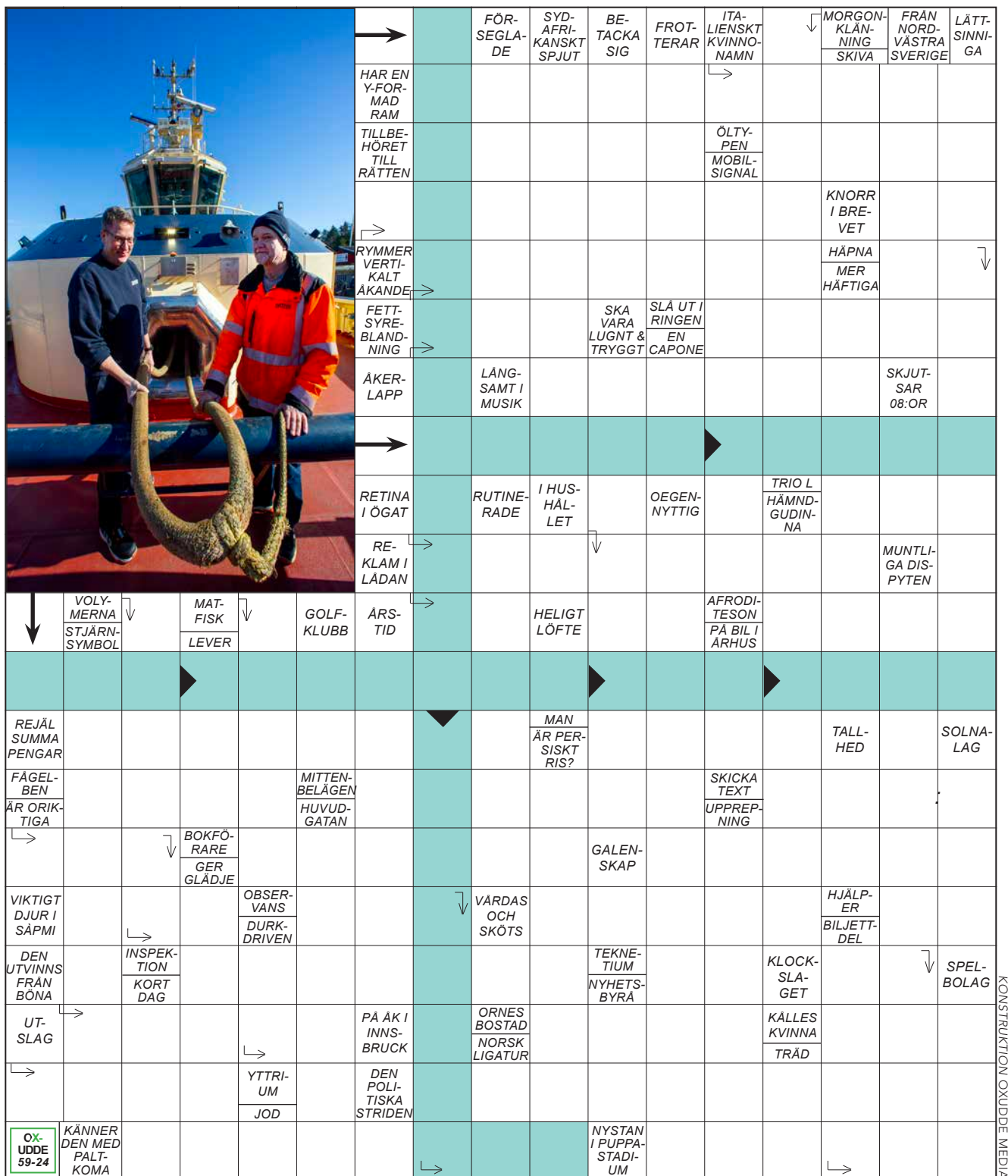
I am active in the Society's local sea rescue station in northern Skåne and I can probably call myself their historical expert. I was also responsible for the programme on the prize day for the Swedish Seamen's House Foundation for several years. The Foundation has provided important financial support to shipping and maritime culture over a long time period. Shipping and seafaring culture is important to me. Shipping plays an important role in the plot of most of my books. Cooperation with the shipping industry has always been enriching and stimulating for me."

How do you find time for everything?

"Partly it's because I never watch sports on TV and partly because I've always tried to be very disciplined when I work. I get up at six o'clock every morning and write when I am in working mode."

I have lived in northern Skåne for many years and have directed a summer theatre in Helsingborg for several summers with Gunilla Poppe, among others. We have put on plays by Kristina Lugn, August Strindberg and other playwrights. In autumn 2024, I will be the director of a production with the Stumpen theatre group in Helsingborg, so I have no plans to retire at the moment," concludes Anders Wällhed.

This is a translation of the article
on page 16-17.



Skicka in korsordslösningarna till Sjöbefälén, Box 4040, 12804 Bagarmossen. Märk kuvertet "Oktoberkrysset". Det går också bra att maila in hela din lösning till sjobefalen@sjobefal.se

Tre vinnare lottas ut bland de rätta lösningar som inkommit senast den 29/10 2024. Vinnarna belönas med en trisslott vardera. Anställda på Sjöbefälsföreningen eller Trydells Tryckeri får ej delta i denna tävling.

Namn _____

Gatuadress _____

Postadress _____

Boka ett fritidshus

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2024, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



ÅRE TEGEFJÄLL

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

Pris per vecka (inklusive städning)

1-16: 6 500 kronor

17-53: 4 500 kronor



IDRE

Huset ligger i området Dähliebyn och det är ski in and ski out nästan hela säsongen. Huset har två stora lägenheter med två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i B-lägenheten och åtta–tolv personer i A-lägenheten.

Pris per vecka	Lgh A	Lgh B
1-16:	5 500 kronor	4 500 kronor
17-53:	3 500 kronor	3 500 kronor



SÄLEN

Huset ligger mellan Tandådalen och Hundfjället med utsikt över båda anläggningarna. Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, stortuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset har sovplats för sex–åtta personer.

Pris per vecka

1-16: 4 500 kronor

17-53: 3 500 kronor



TORREVIEJA, SPANIEN

SBF:s hus ligger i södra delen av Torrevieja, alldeles intill havet. Huset har två lägenheter. Den nedre lägenheten (8B) hyrs ut till SBF:s medlemmar under hösten 2024. Från och med mars 2025 kommer det vara den övre (8A), lite större, lägenheten som hyrs ut. Det finns två sovrum med två sängar i varje, samt en bäddsoffa för två i allrummet. Badstränder finns på promenadavstånd åt båda hållen. Hela lägenheten renoverades 2024.

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

500 kronor



Sjöbefälsföreningen
– en förening inom Saco

08-518 356 00
sbef@sjobefal.se

Verkställande direktör

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Ombudsmän i Stockholm

Karl Huss – 08-518 356 10
Nils Brandberg – 08-518 356 02
Hannes Kätterer – 08-518 356 11

Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

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
Madeleine Fagerström
– 08-518 356 03

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55
Madelen Jensen – 08-518 356 60

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

SMBF Service

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen
Besöksadress
Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck
Telefon 08-518 356 00
Expeditionstid 8.00–16.00
lunchstängt 11.30–12.30
E-post sbef@sjobefal.se
www.sjobefalsforeningen.se

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

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

BLI MEDLEM!

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

AKTIVT MEMLERSKAP

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 MEMLERSKAP

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 MEMLERSKAP

– 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.

STUDERANDEMEMLERSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

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

så skickar vi ett medlemsformulär!

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

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Vakant

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 00358 407 164 716, e-post niklas.eagle@gmail.com

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Stefan Boye

tel 0705 23 45 29 e-post klubbjdjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg

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

EUROVIK SHIPPING/ADMARE

Per Ringbom (kontaktperson)

tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund

e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist

e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

Krikor Wartanian

e-post auroraklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Kenneth Toresson

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Björn Hjelmér (kontaktperson)

tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

Conny Smedkvist (kontaktperson)

tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portlulea.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)

tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

OSM CREW MANAGEMENT

Christopher Nislander (kontaktperson)

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

RESSEL

Niclas Jornée

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

SAND & GRUS AB JEHANDER

Victor Söderlund (kontaktperson)

tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

SIRIUS SHIPPING

Jonas Levin (kontaktperson)

tel 073-913 18 12, e-post levin@hush.com

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

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

Björn Berg

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 klubbjdjurgardsfarjan@sjobefal.se

STRÖMMA

Vakant

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

e-post tlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Jens Forsman (kontaktperson)

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

VENTRAFIKEN

Michael Olsson

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

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund (kontaktperson)

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

e-post ordforande@lambdastudentforening.se

**Hjälp oss
att rädda dig.**

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

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 eller ring 031-761 62 00.

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



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET