

# SJÖMANNEN

NUMMER 3, 2021

TEMA

## ETT ÅR MED PANDEMI

72 sägs upp  
i Viking Line  
▶ 4

Donsötank  
utökar flottan  
▶ 9

Jämställdhet  
- allas ansvar  
▶ 24

▶ 10



### Saknar à la carte-stressen

Sara Nilsson är en av de nästan 1000 medlemmar i Seko sjöfolk som sagts upp under pandemin. Nu arbetar hon som kock i land, men saknar livet till sjöss.



### Stöttar kollegor i oroliga tider

Med en gemensam facebookgrupp, personliga samtal och digital fika har Jeanette Ganesjö och andra skyddsombud och fackliga företrädare på Silja Symphony stöttat kollegor som mått dåligt eller behövt information under pandemin. Efter månader av permittering hoppas besättningen på att snart få segla igen.



### Cypernflagg i sommar

Stena Vision som trafikerar linjen Karlskrona–Gdynia för Stena Line ska flaggas ut i sommar. Samtidigt får den idag tyska Mecklenburg-Vorpommern svensk flagg.



### Längre törn än vanligt

Karantän före påmönstring, längre törnar och ingen möjlighet att gå i land i hamnarna. Vi frågade en Wallenius-matros hur jobbet under pandemin fungerat.



### Män om jämställdhet

Dennis Nyström från föreningen MÅN var en av fyra manliga talare på bransch-samarbetet Vårgratts öppna möte i maj. Temat för mötet var *Jämställdhet – allas ansvar*.



### Prisade sjömän

Förra årets belöningsdag ställdes in. Vid den digitala ceremonin som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus höll i maj uppmärksammades därför både 2020 och 2021 års belönade sjömän.

**ANSVARIG UTGIVARE:** Jonas Forslind, jonas.forslind@seko.se

**REDAKTÖR:** Klara Johansson, klara@sjomannen.se, 031 42 95 21

**ANNONSER:** Jonas Forslind, jonas.forslind@seko.se, 031 42 95 34

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

**PRENUMERATION:** Sjömannen distribueras till medlemmar i Seko sjöfolk samt till fackklubbar och fartyg. Att som ickemedlem prenumerera på tidningen kostar 200 kr/helår i Sverige. Kontakta Petra Fornander, petra.fornander@seko.se, 031 42 95 36

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

**E-POST:** redaktion@sjomannen.se

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

**OMSLAGSBILD:** Benny Johansson, timmerman och fackligt ombud på Silja Symphony. **Foto** Sussi Lorinder

Tidningen Sjömannen finns även på [www.sjomannen.se](http://www.sjomannen.se)



# Politiker, stå på tå!

Efter 15 månader med den förbannade pandemin, som vänt upp och ner på allt och ställt till så mycket lidande och elände, och som fortfarande härjar ganska friskt, börjar det plana ut lite. Jag hoppas verkligen att alla vaccinerar sig och att vi inte behöver se ytterligare en våg av smitta efter sommaren. Jag hoppas att sjöfolk och rederier som blivit extra drabbade i pandemins framfart nu kan se en ljusning framöver.

Jag är enormt stolt över att vara en före detta sjöman, jag är än idag sjöman i hjärta och sinne, och jag är stolt över hur allt sjöfolk har stått ut och gjort sin plikt. Tillsammans med många redare och ett stort antal flaggstater har de sett till att världen trots en fruktansvärd pandemi lyckats hålla transporterna flytande och "just in time" under denna tid. Ja, förutom Ever Given då, som försökte göra ett uttag i "sandbanken"...

**Sjöfolket har som** vanligt tagit sitt fulla ansvar under denna tid. Majoriteten av redarna världen över har tagit sitt ansvar, dock med ett antal katastrofala incidenter internationellt sett. Sedan har vi haft blandade flaggstater, där en del har varit mycket positivt drivande medan andra fullständigt har missat (läs: struntat i) att de som flaggstat har ett ansvar att ta enligt internationella principer som ILO och MLC. Detta har de inte gjort, och det är i sig fullständigt oacceptabelt.

**» Sjöfolket har tagit sitt fulla ansvar under denna tid**

Vissa av de här ländernas flaggor – som ofta är bannade av Paris MOU och FoC-förklarade av ITF och där det värsta patrasket inom den lägsta delen av redarkåren registrerar sina fartyg – är sådana lågvattenmärken att de borde förbjudas att idka verksamhet.

**När det nu** förhoppningsvis går åt rätt håll och läget verkar mer positivt för varje dag, så finns det inget viktigare för sjöfarten än att ha en regering som står på tå. Man kan kalla det för en uppstart eller till och med nystart för att ge svensk färje- och handelsflotta chansen att växa till sig.

Regeringen har satsat bra, men tyvärr inte bra nog eftersom vi har missat både möjliga inflaggningar av befintliga fartyg och att få ytterligare svenskflaggade färjor. Det är en skam att vi missar detta.

**Regeringen är skyldig** sjöfarten att se till att det blir en positiv rekyl vid uppstarten. Ta till er branschens förslag och gör följande:

- Inför/besluta enligt Blå Tillväxts tre prioriterade områden
- Titta vad grannländerna har gjort och gör, och var lite bättre
- Kalla arbetsmarknadens parter till ett strategimöte

Att sätta av 150 miljoner till Sjöfartsverket var ju bra, men det är inte det första som branschen behöver. Åtgärderna som vi i Blå Tillväxt vill ha understiger vida vad regeringen hasplade över till Sjöfartsverket. Och det gick ju bra. Så varför inte ge småmulorna till våra tre prioriterade områden?

**KENNY REINHOLD**  
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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





# 72 sägs upp från Cinderella

**72 anställda på Seko sjöfolks avtalsområde sägs upp från Viking Line. De som berörs kommer att få besked av arbetsgivaren.**

Viking Line varslade i mars om arbetsbrist för personal ombord på Cinderella. Nu är förhandlingen om arbetsbrist avslutad och rederiet meddelar att man säger upp 72 anställda på Seko sjöfolks avtalsområde.

– Det är oerhört beklagligt att det blir så här. Jävligt tråkigt rent ut sagt, säger Bent Björn-Nielsen, sektionsordförande för Seko i Viking Line.

De som sägs upp får skriftligt besked av arbetsgivaren. Seko sjöfolk har förhandlat fram förlängd återanställningsrätt för medlemmar.

**Förhandlingen om arbetsbrist** är avslutad men fler förhandlingar väntar.

– Vi är överens med arbetsgivaren om att tillsammans arbeta för att skapa förutsättningar för att så många som möjligt ska kunna återanställas, säger Bent Björn-Nielsen.

Seko sjöfolks ombudsman Oskar Lindskog har varit med vid förhandlingarna.

– Det är bara att beklaga att rederiet valt den här vägen. Att de väljer den här

omfattningen, att säga upp så många, är väldigt anmärkningsvärt. Vår uppfattning är att det knappt går att bedriva trafik med den bemanning som är kvar, säger han.

Förhandlingarna har enligt Oskar Lindskog skett i god anda. Samarbetet fungerar bra och har gjort så under hela pandemin.

– Vi är ju knappast positiva till att rederiet vill säga upp våra medlemmar, och det speglar såklart stämningen under förhandlingarna. Men utan det goda partssamarbete som vi ändå har, så hade rederiet behövt säga upp personal mycket tidigare och i större omfattning, säger han.

**Liksom sektionsordföranden** påpekar Oskar Lindskog att loppet inte är kört. Parterna är skriftligt överens om att fortsätta försöka hitta lösningar som kan leda till återanställningar.

– Nu startar klockan för vår del, i och med att uppsägnings-tiden börjar ticka. Det kommer att pågå förhandlingar kontinuerligt i flera olika grupper för att hitta lösningar som gör att rederiet kan återanställa så många som möjligt, säger Oskar Lindskog.

En förutsättning för det är att pandemiläget gör det möjligt att bedriva trafik. Bent Björn-Nielsen är hoppfull.

**» Anmärkningsvärt att de säger upp så många**

OSKAR LINDSKOG, OMBUDSMAN



– Det börjar ljusna. Vi fick frakten på Cinderella hela maj och i juni kör vi igång med sjudagarstrafik. Jag hoppas att vi får en kanonsommar och att vac-

## Glädje och oro inför trafikstarten

**I början av juni startar Cinderella med daglig trafik. Parallellt med förväntan och glädje över att få jobba och träffa kollegor igen, finns en oro för hur arbetsbelastningen ska bli.**

Årets sommartrafik innebär för Cinderella dagliga turer från Stockholm till Mariehamn, Ystad och Österlen, Höga kusten, Visby, Gdansk och Bornholm.

Kombinationen Ystad och Visby är ny för rederiet. Även Höga kusten är enligt rederiet en nyhet som lockar resenärer.

– Överlag erbjuder vi den bredaste katalogen av Östersjökryssningar någonsin den här sommaren. Det är tydligt att vi befinner oss i ett brytningskede där re-

seviljan är stor, vi har ett ordentligt bokningstryck och ser fram emot en trygg och härlig kryssnings-sommar, säger Kenneth Gustavsson, försäljningsdirektör för Viking Line, i ett pressmeddelande.



Petra Sviberg.

**Petra Sviberg, vice** sektionsordförande för Seko i Viking Line, ser fram emot trafikstarten. Hon arbetar i taxfree-butiken och går på sitt pass den 13 juni.

– Det ska verkligen bli kul att träffa kollegor och få jobba med gäster igen. Få sin sociala kopp fylld på ett annat sätt än vad man fått under permitteringen. Jag tror att all personal ser fram emot att få komma ut och jobba igen. De är taggade och förväntansfulla, säger hon.

**Samtidigt finns en** oro för hur arbetsbelastningen ombord kommer att bli. Den fackliga sektionen märker en allmän grundoro bland medlemmarna, man frågar sig hur det ska fungera i sommar och hur pressad arbetssituationen blir.

– Arbetsbristen från i höstas är redan verkställd. De personerna är borta vilket betyder att vi är reducerad styrka jämfört



Foto Viking Line

cineringen kommer igång ordentligt. Jag hoppas och tror att många kommer att kunna återanställas framöver, säger han.  
Text Klara Johansson

# Utredning blev en besvikelse

**Transportstyrelsens utredning om schysta villkor till sjöss har nu överlämnats till regeringen.**

**Seko sjöfolk menar att rapporten har stora brister.**

I augusti 2020 fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart, med särskilt fokus på att förbättra arbets- och levnadsförhållanden ombord.

Uppdraget gavs mot bakgrund av att det på senare år inträffat ett antal incidenter, samt att Transportstyrelsen identifierat brister i skydd mot olyckor och undermåliga arbets- och levnadsvillkor för personal ombord på fartyg i svenska vatten.

I början av maj överlämnades rapporten till regeringen. Transportstyrelsen föreslår elva åtgärder som kan bidra till att skapa en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart.

**Infrastrukturminister Tomas Eneroth** säger i ett pressmeddelande att det ska vara schysta villkor för de som arbetar till sjöss.

– Det är inte bara en fråga om sjösäkerhet, utan det ökar även attraktiviteten för sjöfartsnäringen och svensk sjöfarts konkurrenskraft, säger han i pressmeddelandet.

Mikael Lindmark, ombudsman i Seko sjöfolk, har läst Transportstyrelsens rapport och han är besviken.

– Det liknar sagan om skräddaren som skulle sy en rock men det blev bara en tummetott. Rapporten är bristfällig och åtgärderna som föreslås är inte på långa vägar tillräckliga, säger han.



**» Det blev bara en tummetott**

MIKAEL LINDMARK

**Seko sjöfolk hade** höga förväntningar i höstas när uppdraget lades ut. Arbets- och levnadsvillkoren inom sjöfarten behöver utredas och initiativet är bra.

– Men resultatet... Både Transportstyrelsen och arbetsgivarna är skyldiga de arbetande sjömännen mycket mer än vad man presterat i den här utredningen, säger han.

Förslagen som ges i rapporten ska nu beredas inom regeringskansliet.

– Vi hoppas få till ett möte med infrastrukturdepartementet för att föra fram vår kritik, säger Mikael Lindmark.

## LÄS MER PÅ WEBBEN

I maj meddelade Viking Line att nya fartyget Viking Glory ska få finsk flagg. På [sjomannen.se](http://sjomannen.se) finns en artikel om det.

med förra sommaren. Nu kommer ytterligare personer droppa av allt eftersom när deras uppsägningstid tar slut, säger hon.

**För den fackliga** sektionen är det viktigt att bevaka att villkoren i kollektivavtalet respekteras, menar Petra Sviberg.

– Vi måste vara uppmärksamma på att arbetsuppgifter som hör till vårt avtalsområde bara utförs av just personal på vårt avtalsområde. Vi kommer bland annat bevaka noga att entreprenörsparagrafen följs, säger hon.

Facket hoppas på återanställningar framöver. Till dess håller man koll på att

verksamheten fungerar med den bemaning som är.

– Det är arbetsgivarens ansvar att göra riskbedömningar inför en arbetsbrist och det får vi utgå ifrån att de har gjort. Visar det sig att man inte lever upp till kollektivavtalet så får vi hantera det. Ingen ska jobba med sin hälsa som insats i sommar.

**» Vi kommer bevaka noga**

PETRA SVIBERG

*Tror du att passagerarna kommer att märka av eventuellt hög arbetsbelastning och oro hos personalen?*

– Alla som arbetar ombord är verkliga proffs, och vana att sköta sitt arbete under högt tryck. Men självklart finns risken att ett hårt belastningstryck syns utåt.

Jag hoppas att arbetsgivaren tagit detta i beaktande, säger hon.

**Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen** är också glad att trafiken drar igång igen. Han säger att personalen är laddad och ser fram emot att få börja jobba igen.

Han betonar att deras hälsa är viktig.

– När det gäller arbetsbelastning kommer huvudskyddsombudet ihop med skyddsombuden bevaka att den inte blir för hög och att det inte finns risk för sjukskrivningar på grund av detta, och ha en dialog med sektionen om detta, säger Bent Björn-Nielsen.

Sommartrafiken med dagliga turer ska enligt Viking Line fortsätta augusti ut. ●



# Stena Vision flaggas ut

**Stena Line byter till cypriotisk flagg på Stena Vision. I samma veva får tyska Mecklenburg-Vorpommern svensk flagg. Enligt rederiet blir det inga uppsägningar.**

I början av maj meddelade Stena Line att rederiet kommer att byta flagg på Stena Vision som idag trafikerar linjen Karlskrona–Gdynia under svensk flagg. Flaggbytet ska ske i sommar. Att valet föll på cypriotisk flagg är logiskt, menar Carl Mårtensson, presschef i Stena Line.

– Vi har börjat använda den cypriotiska flaggen ganska brett och har den redan på bland annat Stena Livia och Stena Scandica. Dessutom är cypriotisk flagg en av de största i Europa och i världen, säger han till Sjömannen.

Tyska Mecklenburg-Vorpommern ska få svensk flagg den 1 juli.

Flaggbytena kommer enligt rederiet inte att innebära någon arbetsbrist.

– Det blir inga uppsägningar av personal vare sig på tysk eller svensk sida. De svenska sjömännen från Vision ska placeras ut på våra andra svenskflaggade fartyg, säger Carl Mårtensson.

På sikt är ambitionen att det uteslutande ska vara polsk besättning på Stena Vision. Inledningsvis kommer det dock finnas både svenska och polska sjömän ombord. Samma sak gäller Mecklenburg-Vorpommern som kommer ha både tyska och svenska besättningsmedlemmar.

**Seko sjöfolks ordförande** Kenny Reinhold tycker att det är tråkigt att Stena Vision flaggas ut.

– Samtidigt flaggar de ju Mecklenburg-Vorpommern svenskt, vilket vi tycker är ett ganska bra byte. Regeringen har sagt att man vill säkra upp järnvägsburna linjer till sjöss för att inte riskera att gods blir stående. Så fort det blåser lite kan broar stänga men det är ytterst sällan som färjorna inte går. Med Mecklenburg-Vorpommern har vi två



Foto Stena Line

Stena Vision trafikerar linjen Karlskrona–Gdynia.

svenskflaggade järnvägsfärjor på linjen Trelleborg–Rostock. Det känns ganska tryggt för framtiden och för våra medlemmar, säger han.

Han bekräftar att Seko sjöfolk är överens med rederiet om att flaggskiftet inte ska innebära uppsägningar på grund av arbetsbrist.

– Däremot kommer våra medlemmar som nu jobbar i Karlskrona att bli utplacerade på andra fartyg i Skåne, Halmstad eller Göteborg. Eftersom de är rederianställda är det rederiets fulla rätt att göra så. Jag hoppas bara att rederiet gör sitt bästa för att försöka uppfylla de anställdas önskemål om var de hamnar, säger Kenny Reinhold.

**Flaggskiftena är enligt** Stena Line ett led i en översyn av rederiets alla regioner och linjer. Målet är att minska komplexiteten, få ner kostnaderna och öka effektiviteten.

Framöver kommer alla fartyg på

linjerna Sverige–Tyskland och Sverige–Danmark att ha svensk flagg. Enligt Carl Mårtensson är detta en fördel.

– Ett tydligt exempel på hur det kan bli när man har olika flagg på fartyg på samma linje, är att vi under pandemin haft tre olika myndigheters krav på munskydd att förhålla oss till, säger han.

*Stena Line skickade nyligen ett pressmeddelande om att det går bra på Polenlinjen. Varför behöver ni då minska kostnaderna?*

– Det vi sagt om Polenlinjen är att frakten slår rekord jämfört med tidigare och att passagerarna börjar återvända. Det betyder att det går bättre jämfört med hur det varit tidigare under pandemin. Men det betyder inte att det går bra. Jag vill också understryka att det här inte är isolerat till en linje och ett fartyg, utan ingår i en översyn av alla linjer, säger Carl Mårtensson.

Text Klara Johansson



**» Sjömännen från Vision ska placeras ut på våra andra fartyg**

CARL MÅRTENSSON

# Matros omkom i olycka

**En matros i 30-årsåldern omkom till följd av en olycka ombord på ett Cyprenflaggat bulkfartyg utanför Södertälje.**

Olyckan skedde i mars när fartyget, lastat med träflis, låg på redan i väntan på kajplats. I samband med underhållsarbete i en kättingbox gick matrosen ner för att hämta något i ett smalt schakt intill lastrummet. Han hittades en stund senare av två kollegor. Matrosen fördes med helikopter till Karolinska sjukhuset där han förklarades avliden.

– En väldigt tråkig och onödig olycka. Troligen har han drabbats av syrebrist och kvävts till döds, säger Transportstyrelsens fartygsinspektör Mikael Andersson som var ombord på fartyget efter olyckan tillsammans med polis, försäkringsbolag och klassningssällskap.

**Dödsolyckor kopplade till** syrebrist i slutna utrymmen har skett förr. När material som träflis och timmer förvaras i slutna utrymmen förbrukas syret och de giftiga gaserna kolmonoxid och koldioxid bildas.

– Risken är välkänd bland sjömän. Sådana här olyckor ska inte kunna hända, säger Mikael Andersson.

Matrosen hade jobbat länge till sjöss och hade enligt uppgift lång erfarenhet av den här typen av last. Han hade ingen skyddsutrustning på sig vid olyckstillfället.



Foto Unsplash

Laster som träflis och timmer "äter syre" och kan orsaka syrebrist när de förvaras i slutna utrymmen som till exempel lastrum.

– Jag gissar att det handlar om "jag ska bara" utan att tänka. Ren och skär otur. Han tycks ha letat efter arbetsbelysning som brukade förvaras i maskin. Antagligen trodde han att det fanns en lampa i nedgången och tänkte hämta den.

**Hamnstatskontrollen** som Transportstyrelsen gjort visar inga större brister.

Fartyget är enligt myndighetens inspektör i gott skick och i viltidsjournalerna finns inget att anmärka på. Fartyget är registrerat på Cypren och besättningen på sex personer anställd via ett bemanningsbolag.

Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark beklagar olyckan.

– I ett större perspektiv ser vi tyvärr att olyckor, arbetsmiljöproblem och bristande rutiner är vanligare på en viss typ av fartyg – bulk och torrlast – och under

vissa flaggor. Så länge dessa flaggstater och fartyg vinner upphandlingar och anlitas av lastägare, så länge priset får styra snarare än kvaliteten, så kommer det tyvärr se ut såhär, säger han.

**Därför är samarbetet RSI** extremt viktigt, menar Mikael Lindmark. En handfull svenska företag ingår idag i transport-

köparsamarbetet RSI (Responsible Shipping Initiative) vars syfte är att främja ansvarsfulla transporter till sjöss.

– De som äger och köper laster måste se till att fartygen de

anlitar följer regler som finns och håller hög kvalitet. Är du beredd att betala lite mer för lasten så kan du också ställa högre krav på arbetsmiljö och säkerhet för sjömännen som transporterar den, säger han.

Text Klara Johansson

## » Troligen har han drabbats av syrebrist

MIKAEL ANDERSSON, INSPEKTÖR

Annon

## Fackliga utbildningar i höst

På grund av coronapandemin är våra utbildningar för medlemmar och förtroendevalda fortfarande inställda. Men vi planerar för att återuppta dem i höst och att komplettera dem med digitala studier.

Håll utkik på [www.sjofolk.se/medlem/studier/](http://www.sjofolk.se/medlem/studier/)





## Sjömansrabatt för fler

**Nu kan även civilanställda sjömän inom Kustbevakningen utnyttja rabatten på Sjöfartshotellet.**

Sjömän i handelsflottan kan sedan länge bo till rabatterat pris på Scandic Sjöfartshotellet som ligger nära Slussen i Stockholm. Mellanskillnaden betalas av Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell.

Numera gäller rabatten även för civilanställda inom Kustbevakningen (sjömän utan kustbevakarutbildning som tjänstgör ombord på myndighetens tre största fartyg).

Tomas Gardell är matros på fartyget KBV 002 och medlem i Seko sjöfolk. Det är han som drivit frågan om sjömansrabatt. Tomas seglade länge i handelsflottan innan han blev civilanställd matros i Kustbevakningen.

– Jag bodde på Sjöfartshotellet ibland när jag jobbade i ACL. Men när jag började i Kustbevakningen var det stopp. Jag tyckte att rabatten borde gälla även för oss, säger han.

**På en branschdag** i Visby träffade han Seko sjöfolks ombudsman Peter Skoglund som sitter i styrelsen för Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell. Peter tog Tomas önskemål vidare och förslaget fick gehör.

Initiativtagaren Tomas är nöjd.

– Jättebra att samma nu gäller för oss som för andra sjömän. Bra att Seko hjälpte till med det. Det är alltid trevligt att bo på Sjöfartshotellet. Ofta träffar man på någon gammal sjökompis och det är såklart kul.

På [www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com) finns information om vilka villkor som gäller för att kunna ta del av sjömansrabatten.



Driften av fartyget ska övertas av Wallenius Marine.

Foto Destination Gotland

## M/S Visby får Maltaflagg

**Wallenius Marine ska överta driften av Gotlandsbolagets passagerarfärja M/S Visby. I samband med det ska fartyget få maltesisk flagg.**

Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) vill etablera sig ytterligare inom den internationella sjöfarten och inleder samarbete med Wallenius Marine.

Det påverkar M/S Visby som idag är utchartrad till DFDS och går i linjetrafik mellan Irland och Frankrike. Chartern sträcker sig till december 2021 med option på ytterligare ett år.

Gotlandsbolagets vd Håkan Johansson sa till Sveriges Radio P4 Gotland i maj att Wallenius kommer att överta driften för M/S Visby. Övertagandet ska ske i sommar och i samband med det ska fartyget flaggas om till maltesisk flagg.

**Enligt rederiet ska** omflaggningen inte leda till någon arbetsbrist.

– Totalt sett ser vi inte att det här leder till någon övertalighet. En del av de som jobbar ombord kommer att kunna fortsätta göra det tillsammans med Wallenius, och för andra har vi ett behov av medarbetare hemma i Gotlandstrafiken, sa Håkan Johansson till P4 Gotland.

Ombord på M/S Visby finns idag svenska sjömän på 15 manskapsbefattningar i driften – åtta på däck och sju i maskin. Dessutom finns nio intendenturfattningar på Sekos avtalsområde. Sjömännen på dessa befattningar är idag anställda i Destination Gotland.

**I skrivande stund** pågår förhandlingar mellan fack och arbetsgivare om hur avtalen ska se ut under maltesisk flagg.

Eftersom fartyget ägs av ett svenskt

rederi kommer Seko fortsatt ha avtalsrätten under den nya flaggen.

Peter Skoglund, ombudsman i Seko sjöfolk, beskriver förhandlingarna med bolaget som hårda men konstruktiva.

– Vi vill ha svenska villkor ombord och bolaget vill ha internationella villkor. Just nu går det trögt, säger han.

Tanken är enligt Peter Skoglund att de som arbetar inom driften ska erbjudas anställning i Wallenius Marine under den tid som chartern pågår, och då vara tjänstlediga från Destination Gotland.

– Förhandlingarna syftar till detta men inget är förstås klart förrän vi fått till ett avtal, säger han.

**» Det är otroligt tråkigt**

KATRINA JAKOBSSON

**Katrina Jakobsson**, sektionsordförande för Seko i Destination Gotland, beklagar utflaggningen.

– Det är otroligt tråkigt.

Generellt sett handlar nio av tio utflaggningar om kostnaden som en svensk flagg innebär. Rederiet säger att de vill etablera sig och

kunna konkurrera på den internationella marknaden. Och då blir det våra medlemmar som drabbas, säger hon.

M/S Visby ingår inte i rederiets avtal med staten om Gotlandstrafiken. I dagsläget är det inte känt vad fartyget ska sysselsättas med när nuvarande charter tar slut.

Katrina Jakobsson är dock inte orolig.

– Man kan säga mycket om redare, men Gotlandsbolaget är otroligt duktiga på att hitta sysselsättning för sina fartyg. Så det oroar mig inte ett dugg. De finner alltid en väg framåt, säger hon.

En sak vet hon dock bestämt.

– Kommer de upp hit med henne igen, och vill köra i Gotlandstrafiken eller annan trafik i Östersjön, då är det endast svenska villkor och avtal som gäller.

Text Klara Johansson

# Donsötank utökar flottan

**Om tidplanen håller får Donsötank två nya tankfartyg under svensk flagg senare i år. Fartygen byggs just nu i Kina.**

I höst ska Donsötanks fem produkt-tankers få sällskap av två till. Nybyggena på cirka 22 000 ton ska heta Prospero och Pacifico.

– Vi har äldre fartyg som kommer att falla för åldersstrecket om några år. På sikt behöver flottan förnyas. Vi vill ha moderna miljövänliga fartyg och satsar på att bygga nytt, säger rederiets vd Ingvar Lorensen.

Fartygen får svensk flagg som resten av Donsötanks flotta och ska främst trafikera Nordvästeuropa och Medelhavet.

*Innebär nybyggena fler jobb för svenskt manuskap?*

– Det blir svensk och flippinsk besättning ombord men jag kan inte säga hur många befattningar som blir svenska. Fartygen kommer att gå in i avtalen vi har idag. Totalt sett blir det ju fler jobb eftersom vi får fler fartyg. Idag har vi svensk kock och bås och ibland någon svensk matros ombord på våra båtar, säger Ingvar Lorensen.

**Seko sjöfolks ombudsman** Peter Skoglund är glad att höra om de nya fartygen.

– Det här är jättegod nyheter för vår bransch. Donsötank har alltid hållit den svenska flaggen högt. De är ett av de mest stabila rederierna på rederitåta Donsö när det gäller svensk flagg, säger han.

Varvet som bygger fartygen ligger en bit upp i Gula floden i Kina, och där finns en bro med höjrestriktioner. Tanken var att första fartyget skulle lämna varvet i månads-skiftet maj/juni för att hinna passera under bron innan det blir högvatten. Nästa chans är i september.

– De hann inte klart tillräckligt för att komma under bron i maj. Det blir provtur i september och leverans i oktober på första fartyget och leverans av andra fartyget i december, säger Ingvar Lorensen.

Fartygen har försenats på grund av bland annat pandemin.

– Varvet stängdes ner i sex veckor. Sedan blev floden översvämmad och stora delar av varvsområdet låg under vatten.

**I vanliga fall** är många svenskar på plats när fartyg byggs. Nu under pandemin har



Foto Donsötank

Produkttankern Prospero och systerfartyget Pacifico byggs just nu i Kina för leverans i höst. Fartygen blir på cirka 22 000 ton och byggs för att drivas på LNG eller LBG.

de istället haft dagliga videomöten och hjälp av ett kinesiskt inspektionsteam.

– De skickar material så att vi kan följa designprocessen och komma med synpunkter. ”Här ser det inte bra ut, här måste man böja sig, här får man klättra över ett rör”.

Han säger att rederiets ombordanställda också involveras i designarbetet. När byssan utformas frågar man kockar hur bänkar, kyl och frys bör placeras. Samma sak görs i maskin där personalen denna gång önskat sig en höj- och sänkbar bänk.

– Det här gör vi för att det verkligen ska bli bra ur arbetsmiljösynpunkt. Det ska vara lättarbetat. Förslagen från våra be-

sättningar är väldigt viktiga, säger Ingvar Lorensen.

**Fartygen byggs för** att köras på flytande naturgas eller biogas. Det primära bränslet blir LNG.

Genom minskad energiförbrukning räknar rederiet med att halvera CO<sub>2</sub>-utsläppen jämfört med befintliga fartyg på samma rutt.

Bränsleförbrukningen kan minskas eftersom fartygsdesign rent allmänt har ut-

vecklats och det finns effektivare motorer idag. I det här fallet sparar man dessutom bränsle genom att utrusta nybyggena med batterier för hybriddrift. När ett fartyg går in i en våg behöver motorn normalt accelerera för att klara ”uppförsbacken”. Här tas den extra effekten istället ut från batteriet.

**– Det fungerar som** på en hybridbil. Batteriet jämnar ut effektuttaget och kapar topparna.

Satsningen görs med hjälp av Naturvårdsverkets projekt Klimatklivet. Samma projekt delfinansier utrustning som gör om spillvärme till elektricitet ombord.

– Ordet hållbarhet är så uttjat, men det är vad det handlar om. Att göra så gott man kan. Vi vill vara med i omställningen, och vi tror att våra kunder vill att vi som rederi gör vad vi kan för att minska vår miljöpåverkan, säger Ingvar Lorensen.

Text Klara Johansson



I mars 2020 var pandemin ett faktum. Färjerederiernas passagerare försvann över en natt, fartyg har legat upplagda och många anställda har sagts upp. På storsjösidan har besättningsbyten varit ett stort problem.

**Nu har det gått drygt ett år.** Hur har corona påverkat sjöfarten och dess sjömän under denna tid? Och vad tror branschen om framtiden?

# Stolt över samarbetet

**Seko sjöfolks ordförande beskriver pandemin som 15 månader av mörker. – Nu ser vi ljuset i tunneln, säger han.**

TEXT Klara Johansson  
FOTO Dick Gillberg

Sedan coronapandemin bröt ut har allt fokus legat på att hantera viruset och dess effekter för fackets medlemmar. Reserestriktionerna har slagit hårt mot framför allt färjerederier och lett till upplagda fartyg, varsel och uppsägningar.

– Det har varit ett jävligt tungt år, säger Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold. Förbannat många har drabbats både av sjukdomen och indirekt. Som arbetsmarknaden ser ut är det riktigt tråkigt för medlemmar som blivit uppsagda.

Nästan 1000 av fackets medlemmar har förlorat jobbet i pandemin. Två passagerarfärjor har försvunnit och flera rederier har dragit ner personal.

– Vi har tappat Stena Saga och Birka Stockholm. Detta blir våra stora förluster och jag hoppas att det inte blir fler.

I maj när intervjun görs har smittkurvorna vänt nedåt och vaccineringen är igång. Kenny Reinhold är försiktigt positiv. Flera rederier har sagt att de ska köra igång trafik i juni och Kenny hoppas att sommaren ska bli bra.

## Vad tror du om återanställningar?

– Om jag ska gissa så tror jag att det blir några men inte jättemånga. Flera rederier har ställt om sin verksamhet och en del kommer nog fortsätta köra med väldigt slimmade besättningar.

Förhandlingarna med arbetsgivare har under pandemin främst skett på distans. Kenny menar att det gjort en svår situation ännu mer utmanande.

– Det är inte optimalt att föra känsliga förhandlingar över skärm. Det är ett jobbigt hinder som gör det lättare att vara njugg och avfärda förslag. Det blir bättre och mer intensivt öga mot öga.

## Har det påverkat resultatet?

– Nej, det skulle jag inte säga. Vi har nått samma resultat i förhandlingarna men det har krävts mer av oss.

**Seko sjöfolk ställde** om i mars 2020. Allt som inte rörde pandemin prioriterades bort. Successivt har man sedan dess återupptagit ordinarie verksamhet, men utbildningarna är inte igång än. Samtidigt är behovet stort ute i fartygen.

– Många förtroendevalda och skyddsombud har försvunnit och nya har valts. Vi har jättemånga nya skyddsombud som inte fått utbildning än, säger Kenny.

Han är frustrerad över att så mycket har fått stå på paus.

Före pandemin fanns stora planer och ett kraftfullt verktyg i form av Seko sjöfolks verksamhetsplan.

– Det blev inget av 2020. Nu ska vi ta igen så mycket vi kan på kort tid parallellt med det ordinarie arbetet. Det blir en intensiv senhöst och ett intensivt 2022. Men en del av det som inte blev gjort kommer vi inte att fullfölja.

**Kenny är stolt** över hur snabb hans organisation var när krisen slog till.

– Vi tog rodret och låg på från start. Flera rederier kontaktade oss inte bara för

förhandlingar utan även för tips och råd. Jag vill påstå att vi varit en av de större spelarna under pandemin, säger han.

Han anser att facket har varit lösningsorienterat och velat hjälpa rederierna.

– När vi tecknat avtal har vi försökt maxa allt. Tyvärr fick ett antal medlemmar skjuta upp sin semester, men vi var tvungna att ta ett helhetsgrepp och maxa möjligheten till stöd inom de ramar som fanns. Hade vi inte gjort det, så tror jag det finns ett par rederier som inte skulle ha klarat sig, säger han.

Pandemin har lett till att Seko sjöfolk idag har ett upparbetat och bra samarbete med nästan alla rederier. Senaste året har man haft nästan daglig kontakt med vissa.

– Bra samarbete ligger i allas intresse. Nu ringer arbetsgivarna oss för att prata innan saker blir stora, eftersom de vet att vi inte är elaka. Vi vill inte bråka. Många gånger kan vi lösa saker innan det går till formell förhandling, säger han.

**Förutom att hjälpa** medlemmar på hemmaplan är facket engagerat internationellt. På möten har Kenny ibland blivit besviken på länders agerande i pandemin.

– Vissa flaggstater har suttit med armarna i kors och inte lagt fem öre på att lösa problemet med besättningsbyten. De fortsätter hävda att pandemin är "force majeure" trots att den pågått i ett år.

Han är glad att FN uppmanar länder att klassa sjömän som nyckelarbetare som bör prioriteras för vaccin.

Vaccinpass är en aktuell fråga. För sjömän är detta inget nytt; Kenny minns hur vaccinpasset alltid låg i sjöfartsboken.

– Det var ett gult papper där det stod vilka sprutor du fått och datum. Hade du inte de vaccin som krävdes så fick du inte

## » Rederier kontaktade oss för tips och råd

KENNY REINHOLD

gå iland. Jag hoppas att man nu kommer fram till något digitalt som gäller överallt. Sjömän måste kunna resa fritt utan risk att bli stoppade, säger han.

#### **Tror du att sjöfarten kommer att återhämta sig efter pandemin?**

– På fraktsidan absolut. Behovet att transportera gods kommer inte att minska. Tvärtom tror man att transporterna kommer fördubblas inom 20 år. Och då behövs det fartyg, säger han.

Passagerarsjöfarten är en annan femma.

– Jag hoppas att jag har fel. Men jag tror att det kommer dröja innan den återhämtat sig. Om den ens blir helt återställd.

Kenny drar paralleller till Scandinavian Star och Estonia, taxfreens försvinnande 1999 och finanskrisen 2008.

– Jag räknar pandemin som den fjärde smällen för färjesjöfarten. Vid de tre tidigare har branschen påverkats negativt och inte kommit tillbaka till 100 procent. I början av 1990-talet hade vi 12 000 medlemmar varav 8 000 på färjor. Nu har vi hälften så många, säger han.

Mot den bakgrunden tror Kenny på en något förändrad bransch efter pandemin.

– Jag hoppas och tror att vi på sikt kommer tillbaka till 75–80 procent av hur det var tidigare, säger han.

#### **Vad tar du med dig från pandemiåret?**

– Vi har lärt oss jättemycket. Det ger mig hopp att se hur vi beter oss i kris. Samarbetet funkade och vi är överens med arbetsgivarna om mycket – men inte om allt. När det gäller pandemin har vi målet gemensamt: klarar sig rederierna så har våra medlemmar jobb, säger Kenny.

Det senaste året har också påmint organisationen att aldrig luta sig tillbaka. Det var likadant med finanskrisen 2008.

– Fram till dess rullade allt på. Vi hade många svensklagade fartyg och det gick bra. Då är det lätt hänt att luta sig tillbaka och bli lite självgod, säger han.

Ingen tänkte sig en finanskris förrän den slog till. Och ingen tänkte sig en pandemi.

– Om det fanns en risk att vi skulle sitta still och bli självgoda så är den definitivt borta nu. Det kommer vi inte att göra. Vi fortsätter vara på tårna.

Framöver fortsätter arbetet för Seko sjöfolk att på olika sätt driva frågor som förbättrar för sjöfarten och sjömännen.

– Vi jobbar för att sjöfarten ska prioriteras på den politiska dagordningen, vi fortsätter vårt Östersjösamarbete och vi driver frågan om att facket ska få utse skyddsombud även till sjöss. Bland annat. ●



**Karantän och  
långa törnar**



# Långa törnar

Karantän före påmönstring och förbud att gå iland. **Mia Björling**, matros i Wallenius, berättar om jobbet under pandemin.

TEXTER Klara Johansson

Mia Björling har seglat i Wallenius sedan 2007 och gör sin andra törn på Carmen. Innan dess var hon på Mignon, Oberon, Figaro och Aniara. Den gång satt hon i hemmakarantän före påmönstring. Inför förra törnen fick hon sitta i karantän på ett hotell i Yokohama, Japan. När Sjömannen når Mia ligger hennes fartyg på varv i Kina.

## Hur har det senaste året fungerat?

– Våra törnar har förlängts med upp till tre månader och vi måste ansöka om att få mönstra av en månad innan vi vill åka hem. Min förra törn blev fem och en halv månad på grund av corona. Wallenius anstränger sig för att vi ska få göra besättningsbyten, men ibland är det inte så lätt att få till med inreseregler och annat.

## Själva arbetet ombord då?

– Alla moment som inkluderar folk utanför besättningen har blivit väldigt omständliga. Endast de som är ytterst nödvändiga får komma ombord. Annars märks det mest på att vi inte får gå iland alls. Vi får inte heller ta emot besök. Man får se till att packa ordentligt med hygienprodukter till exempel.

## Hur är det att ligga på varv i pandemi?

– Den största skillnaden är att vi inte får gå i land. Eftersom vi ska vara här i 55 dagar kan det kännas lite drygt. När vi ankom Quingdao var vi tvungna att göra PCR-test. Annars gäller social distansering och munskydd. Inga besökare förutom vår inspektör får äta ombord. Och vår inredning blev desinficerad med någon rök vid ankomst.

## Vad gör du på ledig tid ombord?

– Jag läser, kollar på film och lyssnar på poddar. Den största skillnaden

mellan att ligga här och att vara i sjön är att det inte går att gå ut på däck och koppla av. Jag tror att det kommer kännas rätt skönt att lämna varvet i juni.

**Mia säger att** hon hade tur under sin hotellkarantän i Japan.

– Vi bodde på fyrstjärnigt hotell och hade fina rum. Vi fick vistas på hotellet och även gå ut och promenera. Hotellet låg precis vid en park där

det var trevligt att strosa runt. TV-utbudet var sådär, bara en kanal med engelsktal, men det fanns bra wifi så jag streamade filmer och serier. Tiden i karantän påverkade mig inte speciellt.

Fast utan wifi och promenader hade det nog varit en pina.

**Karantän behöver alltså inte betyda att man sitter inne på hotellrummet och får mat levererad vid dörren?**

– En del har det så. Det verkar vara väldigt olika beroende på vilket land det är. En del får sitta på bedrövliga hotell och får mat till rummet. Vissa har bara fått beställa snabbmat med taxi. Jag har skeppskamrater som inte fått lämna rummet. Våra filippinska besättningsmän sitter i strikt karantän i Manila innan de får åka iväg.

**Hon betonar att** situationen för de filippinska kollegorna har varit, och är, tuff.

– Om det är lockdown i landet när de mönstrar av, så är det svårt för dem att komma ombord igen om de lyckas komma hem till provinsen där de bor. Vissa har gått hemma utan lön väldigt länge eftersom det är svårt att ta sig till Manila. Många hinner knappt hem efter en lång törn innan de måste ombord igen. De är rädda att inte kunna ta sig tillbaka till Manila och de vågar inte tacka nej till jobb. De vet inte när nästa chans kommer. ●

» Vi får inte gå iland alls

MIA BJÖRLING, MATROS





Foto privat

# Tufft år på HR

**Wallenius personalavdelning har haft ett tufft år. Att få ut och hem besättningar under pandemin har tidvis varit ett dygnet-runt-arbete.**

Sjöpersonalchef Dennis Johansson visar rutinerna för påmönstring under pandemin. Självkarantän hemma i 14 dagar, flygresa, karantän, ombordstigning.

Wallenius satte upp strikta rutiner tidigt under virusutbrottet.

– Att inte få ombord smitta är väldigt viktigt. Det vore förödande. Hittills har vi inte fått ett enda fall ombord.

Däremot har flera fall upptäckts och stoppats före påmönstring. När det blev möjligt att göra PCR-tester införde Wallenius tester efter flygresan och strax innan personen går ombord.

– Vi har hittat många fall där. Då får påmönstringen avbrytas. Vi hade en person som var frisk när han flög men några dagar senare uppvisade ett positivt covid-test. Han fick stanna isolerad på hotellet tills han blev frisk. De ombord blev ju inte så glada. Avlösaren som inte fick mönstra av blev förstås besviken.

**Förståelsen är stor** hos rederiets sjömän, menar Dennis. Det är svårt att planera när länder stängs och läget ändras från dag till dag. Besvikelsen var större i början av pandemin och det har varit ett tungt år för HR.

– Hur mycket vi än jobbade och försökte hitta lösningar så gick det ibland inte. Vi chartrade till och med egna flyg för att få ut och hem besättningar när det blev akut, säger han.

Normalt är törnarna för Wallenius svenska personal runt tre månader.

– Vi har haft längre törnlängder under pandemin men nu försöker vi få hem dem så fort som möjligt. I enstaka fall har även svenskar fått vara ute i sex sju månader när det var som svårast att få till avlösningar.

**Hur är det nu?**

– Det är fortfarande svårt att få till resor. Länder stänger ner helt plötsligt och ibland vet vi inte förrän samma dag om det går att lösa av eller inte.

PCR-testerna har underlättat, liksom att man idag vet vilka platser som brukar fungera för besättningsbyten.

– Japan använder vi mycket. Kina är stängt. I Korea löser vi inte, det är

krångligt och ett tag ville de att man ska sitta i karantän i 14 dagar även efter avmönstring.

**Rederiet försöker i** den mån det går att göra besättningsbyten i Europa för svensk personal.

– Vi vill undvika hotellkarantän. Kommer fartygen bara upp till Europa så löser vi det oftast. PCR-test, kör ner med hyrbil och går direkt ombord. Avlösande besättning tar hyrbilen hem.

Filippinska besättningsmedlemmar har det besvärligare, berättar Dennis. Landet har stängts och öppnats i omgångar och det är ständiga problem med visum för att få resa in i Europa och USA. Till vissa länder, som Kina, kan de inte resa in alls.

## » Avlösaren blev förstås besviken

DENNIS JOHANSSON

– Våra filippinare sitter i hotellkarantän innan de lämnar Manila, de sitter på rummet och får mat vid dörren. När de flyger ut har de mask och visir på sig, även på längre flygresor. Sedan är det återigen en karantän på 5–7 dagar samt ytterligare ett PCR-test innan de går ombord.

**Hur mår era besättningar överlag under pandemin? Har ni koll?**

– Vi pratar mycket med dem. Största oron verkar vara att få smittan ombord. Törnarnas längd var en oro initialt, men inte lika mycket nu när man vet att det kan hända och är förberedd på det vid påmönstring.

**Wallenius har under** pandemin haft ett antal fartyg kallupplagda i bland annat Lyngdal i Norge. I januari togs svenskflaggade Mignon i drift igen och i slutet av maj följer Undine efter. Därmed är alla rederiets fartyg under svensk flagg i trafik.

– Det ser positivt ut framåt. Det börjar ljusna. Men det är fortsatt svårt att göra avlösningar. Vi skulle väldigt gärna se att sjömän prioriterades för vaccin eftersom de reser så mycket. Filippinerna gör så, tack och lov. Men Sverige har inte sagt ja än. Jag tror inte politikerna förstår hur stor betydelse detta har, säger Dennis Johansson. ●

**De bytte jobb under pandemin**



## Nästan 1000 medlemmar i Seko sjöfolk har mist jobbet under pandemin.

Vad gör de idag? Vill de tillbaka till sjöss? Vi ringde upp några.

TEXTER Klara Johansson

# Sjöman blev bankman

**Viktor Olof Nederberg bytte jobbet i informationen på M/S Eckerö mot arbete på Ålandsbanken i Mariehamn.**

Viktor Olof Nederberg, eller Von som han kallas, var anställd som huvudkassör och ansvarade för pengar och information ombord på fartyget. Ofta var det hans röst som hördes i högtalarna. ”Mina damer och herrar, välkomna ombord på Eckerö Linjens M/S Eckerö...”. Ofta vikarierade han även som personalpurser.

I mitten av mars förra året var han ombord som personalpurser. Några dagar tidigare hade M/S Birka lagts upp och nu kom beskedet att även M/S Eckerö skulle läggas upp.

– Det var jag som ringde merparten av de anställda för att berätta om läget. Då trodde vi alla att vi snart skulle vara i trafik igen. Riktigt så blev det inte, säger han.

### » Vi trodde att vi snart skulle vara i trafik igen

VIKTOR OLOF NEDERBERG

I april förra året blev han uppsagd. Fredag 24 juli var hans sista anställningsdag och måndagen därpå började han på banken.

– Jag behövde aldrig kontakta a-kassan vilket var skönt. Jag sökte några jobb, bland annat två på Ålandsbanken, och så fick jag den här tillsvidareanställningen.

Hans jobb är att hantera bolagshändelser. Sittande framför tre datorskrmar håller han koll på aktier och räntor.

– Jag har alltid sagt att jag ska jobba på bank om jag slutar på sjön. Nu har jag fått chansen och det är väldigt lärorikt. Jag blev pappa 2019 så det passar ganska bra att jobba i land några år. Vi se vad jag hittar på när man får socialisera med människor igen. Jag kanske går tillbaka ut på sjön någon gång eller gör något annat inom sjöfarten, säger han.

Von är utbildad konceptsäljare och har arbetat till sjöss i runt tio år. Han



Foto privat

17 mars 2020. Sista bilden som togs ombord på Viktor Olof Nederberg innan uppsägningen. Som personalpurser fick han ringa anställda och berätta när M/S Eckerö lades upp.

är uppvuxen i Härnösand och bodde i Stockholm några år innan han hamnade på Åland för kärlekens skull. M/S Eckerö var hans sjunde fartyg.

– Jag har aldrig varit på ett fartyg med så bra sammanhållning som vi hade där. Jag saknar och tänker en hel del på mina gamla kollegor och vänner från M/S Eckerö. Arbetstiderna med ledigheten saknar jag också.

**Under pandemin har** han saknat att träffa släkt och vänner i Sverige. Hans mamma har knappt fått träffa sitt barnbarn annat

än över messenger. Samtidigt försöker han ta det hela med ro. Ingen i hans närhet har varit sjuk och han har ett jobb.

– Jag försöker tackla allt så positivt som möjligt. Man får se det som livserfarenhet. Det är vad det är. Det är mycket tråkigt i samhället just nu och alla har inte haft samma tur som jag. ●

**Namn:** Viktor Olof Nederberg (Von)  
**Då:** Huvudkassör på M/S Eckerö  
**Nu:** Anställd på Ålandsbanken

# "Ringer de så åker jag"

**Sara Nilsson var kallskänka i Birka Cruises i tio år. Förra våren blev hon uppsagd.**

**– Skulle de ringa och säga att jag får jobba igen så åker jag direkt, säger hon.**

Uppsägningen kom i brevlådan den 24 april. Då hade Sara Nilsson och många kollegor redan varit korttidspermitterade ett tag. Kryssningsfartyget M/S Birka Stockholm lades upp i mitten av mars förra året.

Då M/S Birka Stockholms och M/S Eckerös personal är anställd i samma rederi berörde arbetsbristen båda fartygen. Saras tio år räckte ingenstans, konstaterar hon med ett litet skratt. Mång har jobbat för rederiet väldigt länge.

Hennes uppsägningstid var tre månader.

– Det blir ju så när man går på ålder och inte anställningstid. Jag kan tycka att det blir lite orättvist när man varit lojal så länge. Men avtalet är skrivet så, säger hon.

**Det var en** bekant som tipsade Sara om att söka till Birka Cruises. Hon trivdes bra, blev kvar och fick så småningom fast anställning. Hade hon fått hade hon stannat.

– Jobbet och kollegorna på Birka är mitt andra hem och min andra familj. Jag saknar både dem och sjön supermycket. Om någon skulle ringa och säga att "du får komma på jobb imorgon" så skulle jag säga ja och dra direkt, säger hon.

**Idag jobbar Sara** som kock på ett kommunalt äldreboende i Ulricehamn där hon bor. Att inte längre jobba en vecka och vara ledig en är ovant.

– Det känns som att jag jobbar jättemycket och jag tycker inte jag hinner med någonting annat. Men jag jobbar ju precis som alla andra gör i land.

Att hitta nytt arbete var lätt. Sara ringde till kommunen och frågade om det fanns några lediga jobb. Hon fick fast anställning direkt. Säger att hon hade tur.

Förutom äldreboendet jobbar hon i ett storkök där de lagar, kyler ner och paketerar mat som ska skickas ut till äldre som inte kan laga mat själva.

**– Det är en** helt ny värld för mig. Här finns inte samma möjligheter, inte alls samma finlir. Men det är ändå lika viktigt att laga bra mat. Oavsett om du är kock



Foto privat

"Jobbet och kollegorna på Birka är mitt hem och min andra familj", säger Sara Nilsson.

i à la carten ombord eller i ett storkök på kommunen, så är det betalande gäster som ska äta maten, säger hon.

**Trivs du med jobbet?**

– Det är klart att jag trivs men... det är inte hurra. Det är tråkigt. Jag saknar à la carte-livet, pulsen och stressen i nacken. Det här är just bara ett jobb för att få en

inkomst. Inte en livsstil som jobbet till sjöss.

**Hur har det senaste året varit?**

– I början var det väldigt ovisst. Ombord levde vi på hoppet och trodde att pandemin skulle blåsa över snabbt. Sedan fick vi veta att rederiet skulle sälja båten. Det är synd för det är en väldigt fin båt, det enda renodlade kryssningsfartyget utan bildäck på Östersjön, och jag tror att många resenärer saknar henne. Saras pojkvän var också anställd på

M/S Birka Stockholm, fast i maskin.

– Vi träffades ombord, blickar i mässen och sådär. Han blev också uppsagd och jobbar nu på Cinderella. Han bor på Åland och jag ska väl också flytta dit framöver.

**Hon hoppas och** tror att sjöfarten kommer igen och att passagerarna återvänder.

– Jag hoppas att pandemin har väckt folks intresse för att resa i närområdet. Att man inte satsar sina pengar på att åka utomlands utan gynnar svenska turistmål mer. Jag ska vara mammaledig framöver och har två år på mig att fundera på vad jag ska göra. Då hoppas jag verkligen att sjöfarten har hunnit komma igång igen. Det är ju där jag vill vara. ●

**Namn:** Sara Nilsson  
**Då:** Kallskänka på M/S Birka Stockholm  
**Nu:** Kock inom Ulricehamns kommun



# Hanna kör för Ica



Foto Klara Johansson

Hanna Lahtinen är numera leveransansvarig chaufför inom Icas e-handel.

**Hanna Lahtinen var cateringvärd på Stena Scandinavia men blev uppsagd när pandemin bröt ut. Nu kör hon lastbil och levererar matvaror.**

– Det här är något helt annat. Jag har inte riktigt vant mig än, säger Hanna Lahtinen om sitt nya jobb. Sedan mitten av februari är hon leveransansvarig chaufför på Icas nystartade lager för e-handel i centrala Göteborg.

Hon sades upp från Stena Line i mars förra året. Uppsägningstid tre månader.

– Sedan utnyttjade de en avtalsklausul om att inte tappa sin las-plats och kallade in oss igen, så jag jobbade augusti också.

Hanna hade inga planer på att byta arbetsplats innan pandemin dök upp.

Hon gillade sitt jobb i restaurangen ombord och var fackligt engagerad i sektionen.

**Att hitta nytt** arbete har

inte varit lätt. Det är många sökande till jobben som finns och man måste tänka betydligt längre utanför boxen än vanligt, menar hon. Att leta restaurangjobb mitt i pandemin kändes inte rimligt. Jobbet hon har nu skulle hon knappast ha hittat till i vanliga fall.

– Man får släppa yrkestänket man har annars. Jag gick en kurs i administration under tiden jag sökte jobb. Jag kanske inte vill köra lastbil långsiktigt, men det är helt okej, och jag kan absolut tänka mig att vara kvar inom Ica på något sätt.

**Vill du jobba ombord igen om du får möjlighet?**

– Ja och nej. Jag saknar jättemycket med att jobba på sjön, inte minst gemenskapen. Jag kan absolut komma tillbaka om resandet blir som det var före pandemin, med många gäster. Men vad jag förstår är det inte samma bransch längre. Jobbet jag hade i restaurangen finns inte riktigt kvar, de flesta jag känner jobbar mest inom hotellet nu. Som resandet ser ut nu lockar det mig inte ett dugg.

**Hanna Lahtinen anser** att hennes tidigare arbetsgivare kunde skött kommunikationen med personalen bättre under corona-krisen. Hon menar att de anställda fick dålig och sen information, vilket gjorde att det istället spreds rykten ombord.

– Mycket information kom till oss

den fackliga vägen fast den egentligen borde ha kommit från arbetsgivaren, säger hon. Företaget borde ha kommunicerat mer och använt smartare kommunikationsvägar.

Det går ju att nå hela besättningar eller personalgrupper direkt.

Hon tror att bristen på information till stor del kan förklaras med att cheferna ombord inte heller visste vad som hände.

– Väldigt många lägre befäl fick också gå. Det var stökigt på alla fronter. ●

**Namn:** Hanna Lahtinen

**Då:** Cateringvärd på Stena Scandinavica

**Nu:** Chaufför inom Icas e-handel



**Vi frågade tre färjerederier hur de ser på resande framöver. Förväntar de sig förändringar – och hur tacklar de i så fall dessa?**

## VI BEHÖVER BÅDA BENEN

**”** Vi ser i kundundersökningar att de flesta vill resa lika mycket eller mer efter

pandemin och att det kommer att vara ännu mer populärt att resa till grannländer och inom Europa under den kommande tiden. Vi ser också att resa med egen bil känns tryggt och säkert och att den möjlighet till social distansering och frisk luft som färjor erbjuder blir ett starkt argument att välja oss framför flyget.

**Stena Line har** sedan inledningen av pandemin tydliggjort vår affärsmodell som en kombination av frakt och passagerare (ropax). Vi behöver båda benen för en sund affär. Vi har stängt två rena passagerarlinjer och ska först och främst framöver erbjuda en bekväm transport med bra service, mat och ibland hytt, snarare än kryssningar. Dock har möjligheten att resa till Danmark och Polen utan att gå iland varit en möjlighet för svenskar att komma ut och resa, shoppa och äta gott under pandemin, så vi har fortfarande delar av det segmentet kvar.

**Carl Mårtensson,**  
presschef Stena Line

# Rederier om **framtiden**



Foto Tallink Silja

## HÅLLBARHET KOMMER VARA VIKTIGT

// Redan innan pandemin såg vi ett ökat intresse för resor i närområdet och introducerade då kryssningar till Visby. På grund av rådande läge men också det faktum att vi sett att nya destinationer lockar många, har vi inför den här sommaren planerat flera nya kryssningsdestinationer. Dit hör Visby, Österlen och Höga Kusten. Förhoppningsvis kan vi också genomföra kryssningar till Gdansk och Bornholm.

**Om vi ska** kika i spåkulan så ser vi att hållbarhet kommer att vara en viktig fråga även efter pandemin. Vi fortsätter utveckla nya klimatsmarta lösningar och erbjuda trygga och mindre miljöbelastande resor i Östersjöregionen. Vi anpassar oss hela tiden till de restriktioner, rekommendationer, krav och behov som uppstår. Vi har gedigna rutiner för att skydda både resenärer och medarbetare. För den närmaste framtiden innebär det att vi tar endast emot hälften så många resenärer på fartygen och att all trängsel undviks under hela resan.

**Eleonora Hansi, informationschef Viking Line**

## VI HAR LÄRT OSS VARA SNABBFOTADE

// Vi ser positivt på framtiden. Det kommer att ta lång tid innan vi är tillbaka där vi var innan pandemin, och kanske kommer resandet i ett större perspektiv aldrig att bli som innan. Vi tror att många nu längtar efter att komma ut och röra på sig. Här tror vi att resor i närområdet blir ett populärt alternativ till längre resor.

**Trygga resor för** våra gäster och en trygg arbetsmiljö för vår personal är vår högsta prioritet. Vi har ställt om våra normala rutiner för att kunna erbjuda resor som är trygga, säkra och kompatibla med de reserestriktioner som implementerats och förändrats, ibland med kort varsel. På den svenska marknaden erbjuder vi även denna sommar inhemska kryssningar. Vi har skalat upp vår e-handel. Vi har också anpassat av- och ombokningsregler då detta är viktigt för kunderna i dessa tider.

Vi har under denna utmanande tid verkligen lärt oss behovet av att vara snabbfotade, flexibla och innovativa, och detta tar vi med oss även in i det nya normala, post-covid.

**Erika Janson, kommunikationschef Tallink Silja**

# Expert: var tydliga

**Hur vill vi resa i framtiden? Lottie Knutsson, tidigare kommunikationsdirektör för Fritidsresor, tipsar rederier om att snegla på charterbolagen.**



Lottie Knutson.

Hon blev känd för allmänheten under tsunamikatastrofen 2004 då hon var kommunikationsdirektör för Fritidsresor. På Svensk Sjöfarts höstmöte var Lottie Knutson, idag styrelseproffs och föreläsare, inbjuden att prata om framtidens privatresande ur ett konsument- och användarperspektiv.

Hennes trendspaning är att resande i närområdet fortsätter efter pandemin.

– Jag tror att den gammaldags bilsemestern kommer få en revival. Men nu kommer det att vara elbil som gäller, sa hon.

**Här finns en** möjlighet för rederierna att plocka tillbaka resenärer som tidigare flög med lågprisflyg, menar Lottie Knutson. Elbilar ger ytterligare chans att locka resenärer om rederierna kan erbjuda dem att ladda bilen ombord.

– Idag finns inte den möjligheten. Men långsiktigt håller det inte att säga att det inte går. Man måste lyssna på konsumenttrender och utveckla utifrån dem.

Vandring- och cykelsemester är också en trend.

Sverige kan erbjuda fina sådana upplevelser och här finns det en möjlighet för rederierna, menar hon.

– Titta på hur ni paketerar. Inom chartern är man otroligt skicklig på att anpassa erbjudandet efter olika målgrupper och är tydlig med vad man erbjuder kunden. Jag ser inte riktigt samma tydlighet hos rederier och jag ser heller inget samarbete med besöksnäringen.

Hon föreslår att den marina upplevelsen ska lyftas fram tydligare. Hon jämför med besöksnäringen i land där man marknadsför småskaliga hotell på landsbygden eftersom "det är trendigt för hipsters att åka ut till landet och gräva i jorden med gummistövlar".

– Jag kan inte se att de marina upplevelserna gentemot slutkonsumenten lyfts fram på samma sätt. Frisk luft, havsutsikt åt alla. Här finns möjligheter, sa hon.

**Sjöfartsnäringen behöver** bli bättre på att synas, menar Lottie Knutson. Hon saknar en stark och tydlig röst som för fram utmaningar och möjligheter.

– Media lyssnar till tydliga budskap och politiker bryr sig om den allmänna opinionen. Ut och ta för er!

Text Klara Johansson

» **Titta på hur ni paketerar**

LOTTIE KNUTSON

# Alla vill segla igen

Med en gemensam Facebook-grupp, personliga samtal och zoom-fika har **skyddsombud och fackliga företrädare på Silja Symphony stöttat kollegor** som mått dåligt eller behövt information under pandemin.

Läget är fortfarande osäkert, men nu hoppas man att trafiken snart ska vara igång igen.

TEXT Linda Sundgren FOTO Sussi Lorinder

**Bildäcket är blött** och det rinner vatten utmed skotten. Driftsbesättningen har precis genomfört ett test av sprinklersystemet ombord på det 30 år gamla fartyget och nu återstår arbetet med att få upp allt vatten.

– Inom driften har vi haft att göra hela tiden, säger båtsman Christer Ekstam, en av få ombord som inte är permitterad. Ska man säga något positivt om det här året är det väl att vi fått mycket gjort som vi annars har svårt att hinna med. Vi har bland annat målat hela bildäcket och gjort mycket underhåll.

Men samtidigt som det funnits gott om tid för underhåll har ekonomin varit begränsande. Silja Symphony har legat till kaj i Värtahamnen i Stockholm större delen av det gångna året och utan intäkter har budgeten för materielinköp stramats åt.

– Och det kan man ju förstå, säger Christer Ekstam. Men nu hoppas vi att det snart ska bli som vanligt igen. Man försöker hålla modet uppe och följer rap-



Det senaste året har timmerman Benny Johansson, Seko sjöfolks fackliga ombud på Symphony och huvudskyddsombud Jeanette Ganesjö, servitris i à la carten, ägnat mycket tid åt att svara på kollegornas frågor om hur de påverkas av pandemin.





I bastuloungen Sun flower oasis är möblerna täckta med vita lakan för att hållas fräscha tills trafiken startar upp igen.

porteringen om vaccinationerna. Det har varit ganska roligt, men på sista tiden har det känts lite bättre.

**På styrbords hängdäck** står matroserna Joakim Kårström och August Henriksson och vaskar skotten. De går båda på permitteringsavtal och har tillbringat mycket tid hemma.

– Det har varit jätteskönt att vara ledig, säger Joakim Kårström. Jag har tagit det lugnt och jobbat i stugan, tagit ner trän och huggit mycket ved.

– Ja, det har varit ett väldigt speciellt år, säger August Henriksson. Skönt på ett sätt, men det blir lite segt efter ett tag.

Joakim Kårström håller med.

– Man saknar gemenskapen ombord, säger han. Men vi håller kontakten ändå och man hör nästan dagligen och kollar hur de andra har det.

**Tillsammans med** huvudskyddsombud Jeanette Ganesjö tar vi hissen upp till fartygets passagerarutrymmen. I lejdaren på däck sju ligger julbelysningen kvar från de decemberkryssningar som aldrig blev av när den andra smittvågen tog fart under senhösten.

– Välkomna till spökbåten, säger hon när vi kliver

ut på Promenaden, fartygets långa breda aveny som vanligtvis brukar vara fylld med shoppande passagerare.

Butiker och serveringar är dolda bakom fördragna gallerjalusier. Det enda som bryter tystnaden är det dova suset från fläktarna.

– Det är nästan lite läskigt att det är så här öde. Vi kan ta 2 852 passagerare annars, säger Jeanette Ganesjö som i vanliga fall jobbar som servitris i à la carten.

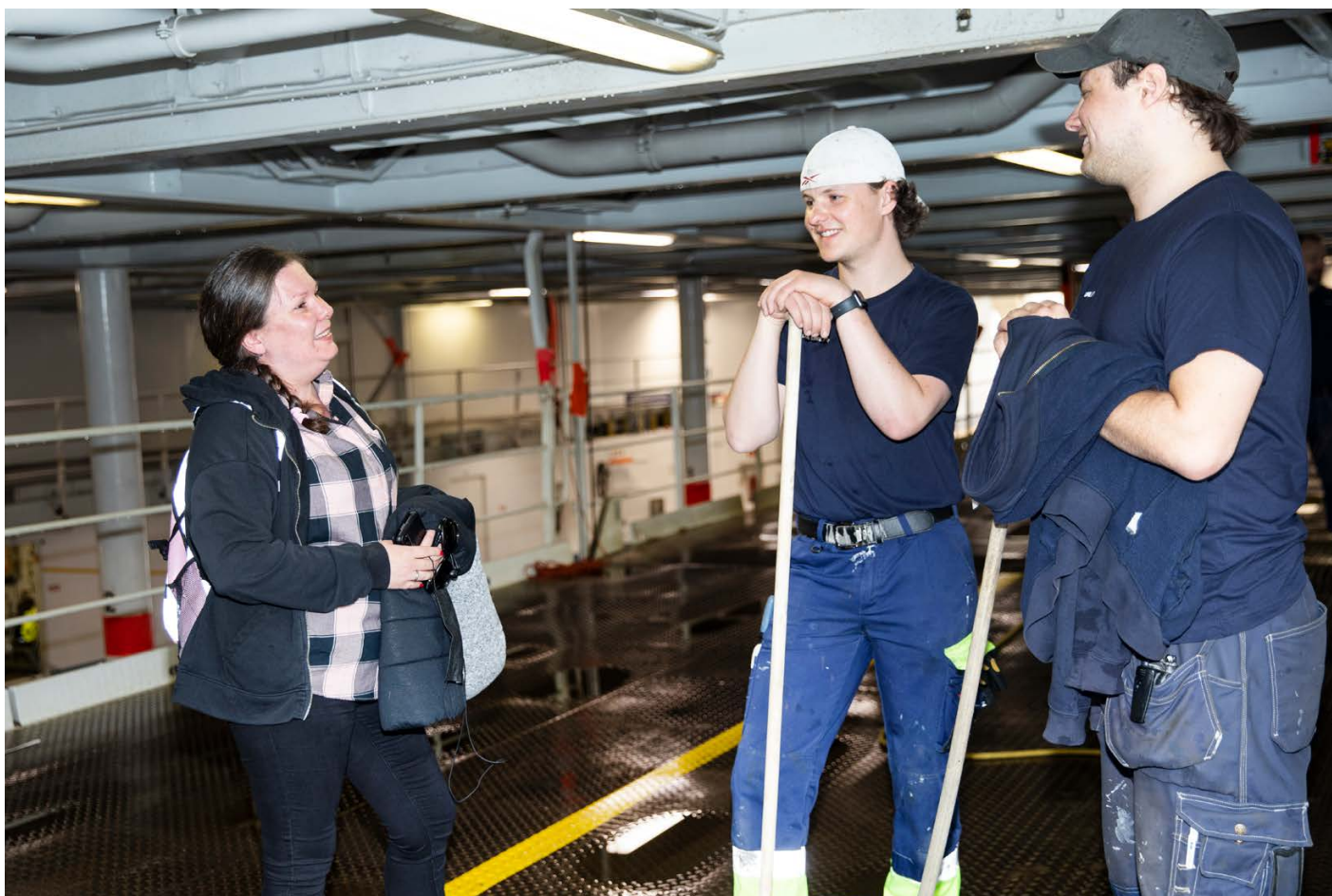
## » Jag har tagit ner träd och huggit ved

JOAKIM KÅRSTRÖM

**Som huvudskyddsombud** har Jeanette Ganesjö arbetat hårt för att hjälpa och stötta sina kollegor under coronaåret. När pandemin slog till på allvar förra våren gick hon direkt ut och uppmanade alla som behövde

hjälp att höra av sig. Telefonen och mejlen gick varma och från mars till juli fullkomligt välldes frågorna in.

– Det var helt hysteriskt och det plingade i telefonen hela tiden, säger hon när vi satt oss i solen ute på däck. Det var frågor om allt möjligt, som vad som gäller vid uppsägning och permitteringar, laslistor, hur man räknar arbetad tid och en massa annat. Var det något jag inte kunde svara på direkt försökte jag ta reda på det och återkomma.



Matroserna Joakim Kårström (t v) och August Henriksson går båda på permitteringsavtal. Att ha jobbat betydligt mindre än vanligt senaste året har både varit skönt och tråkigt, säger de.

**När det handlar** om frågor som rör avtalen har hon god hjälp av timmerman Benny Johansson, Seko sjöfolks fackliga ombud på Symphony som mött upp ute på däck.

– Men vi finns också här för varandra, säger han. Även vi behöver ha någon att prata med ibland och vi håller koll så att det inte blir för mycket. I somras fick jag ringa upp Jeanette och säga åt henne att stänga av mobilen och koppla ner sig från datorn. Hon skulle ha semester men jag såg att hon var inne i chatten och svarade på frågor, men det är vi fler som kan göra.

Jeanette ler lite snett.

– Ja, jag har svårt att släppa grejer ibland, särskilt när det varit så kaotiskt. Men jag har blivit bättre på det.

**Frågorna från kollegor** har inte bara handlat om avtal, löner och annat praktiskt. Många har också mått psykiskt dåligt. Närmare 300 personer har sagts upp, ett stort antal är permitterade och framtiden är fortfarande oviss. Behovet av någon att prata med har varit stort och där har Jeanette Ganesjö, Benny Johansson och övriga skyddsombud och fackliga företrädare varit ett viktigt stöd.

## » Gruppen har varit lite som en arbetsförmedling

JEANETTE GANESJÖ

– Många har haft problem med ångest och i vår Facebookgrupp har vi lagt ut listor med kontaktuppgifter till anonyma alkoholister, jourhavande präst, psykakuten och flera andra ställen dit man kan vända sig, både i Sverige och Finland. Sedan har vi ordnat zoom-möten också. Första gångerna hade vi AW, men för att ta bort stämpeln med alkohol har vi gått över till zoom-fika istället och börjar tidigare på dagen. Det har varit jättepopulärt, säger Jeanette Ganesjö.

**Benny Johansson håller** med om att behovet av mentalt stöd varit stort, framför allt bland dem som blivit uppsagda. Själv är han permitterad och jobbar cirka 40 procent av sin ordinarie arbetstid.

– Det är inte så lätt att plötsligt bli arbetslös när man kanske varit här i 20 år. Min fru jobbade i buffén på Galaxy och hon fick gå efter 18 år. Vi har klarat oss bra ändå eftersom jag har jobbet kvar, men i vissa familjer har båda fått sluta och stått där utan inkomst med hus och båt och grejer som måste betalas.

För att underlätta informationsspridningen på fartygen har Facebookgruppen för personal på Symphony och Galaxy, som Jeanette Ganesjö startade redan för



**Övre vänster:** En gång i veckan går man runt i fartyget och spolar i alla kranar och avlopp för att hålla igång systemen. Det finns 986 passagerarhytter och 200 besättningshytter plus kök och omklädningsrum.

**Övre höger:** Båtsman Christer Ekstam är en av få ombord som jobbat som vanligt under hela pandemin.

**Nedre:** Befälhavare Pontus Franzén längtar efter att få komma ut på havet igen. Men en positiv effekt av pandemin är att besättningen kommit närmare varandra, säger han.

åtta år sedan, kommit väl till pass. När pandemin bröt ut växte gruppen på kort tid, från 250 till 800 medlemmar.

– Vi har skapat trådar med frågor och svar, men försöker också peppa varandra. Under vintern har gruppen varit lite som en arbetsförmedling där man tipsat om var det kan finnas nya jobb och utbildningar, säger hon.

**Den 4 maj** meddelade rederiet att Symphony kommer göra ett antal kryssningar till Visby och Ystad under juli månad. En intresseförfrågan om vikariat har gått ut till uppsagd personal och en av dem som fått en sådan förfrågan är Benny Johanssons fru.

– Hon funderar på att tacka ja, men det blir nog bara över sommaren i så fall, säger han. Hon kommer antagligen att börja plugga till barnskötare i höst.

Och hon är inte ensam om funderingar på ett karriärbyte. Av de 299 ombordanställda som blivit av med jobben i Tallink Silja, uppskattar Benny Johansson att närmare en tredjedel har hittat annan sysselsättning.

– Jag har ingen exakt siffra, men det är bra många, säger han.

– Ja, och i vintras var det ett helt gäng kökspersonal som åkte upp till fjällen och jobbad på en skidanläggning, säger Jeanette Ganesjö. Det var visserligen bara säsongsjobb, men ändå.

**När fartyget ligger** till kaj är besättningen nerdragen till ett minimum på 15 personer istället för ordinarie bemanning på 200.

Förutom fartygsunderhåll och service till besättningen, har det tillkommit en del nya arbetsuppgifter för att hålla igång systemen ombord. Bland annat uppe i bastuavdelningen Sun flower oasis. Baren är visserligen stängd och möblerna i loungen täckta med vita lakan, men avloppen inne i omklädningsrummen måste sköljas igenom regelbundet för att funktionaliteten ska upprätthållas.

– En gång i veckan går vi runt i båten och spolar i alla handfat, duschar och toaletter, säger Benny Johansson. Vi har 986 passagerarhytter, 200 besättningshytter plus alla kök och andra utrymmen. Det blir en del.

Med en kraftigt minskad besättning behöver man också hjälpas åt mer än vanligt och ta hand om sådant som man kanske inte brukar göra annars. Det påverkar i sin tur det sociala livet på fartyget.

– Stämningen ombord är bra och vi har kommit närmare våra befäl, i alla fall vi som jobbar i maskin, säger Benny Johansson. Vi är så få och jobbar mer tillsammans nu än vi gjorde tidigare.

**Uppe på den** stillsamma bryggan möter vi Symphonys befälhavare, Pontus Franzén. Han håller med om att stämningen förändrats under pandemin.

– Det har blivit en ny situation med så få ombord, säger han. Lite samma känsla som på lastfartygen där man är betydligt färre i besättningen. Förr var vi uppdelade mellan manskap och befäl i mässen. Nu försöker vi hålla avstånd och sitter en och en vid borden men alla pratar med varandra.

Pontus Franzén säger att han har betydligt mindre att göra än vanligt på grund av pandemin och att han längtar efter att trafiken ska komma igång igen. Men det kommer att krävas en rad åtgärder innan fartyget är redo att ta emot passagerare.

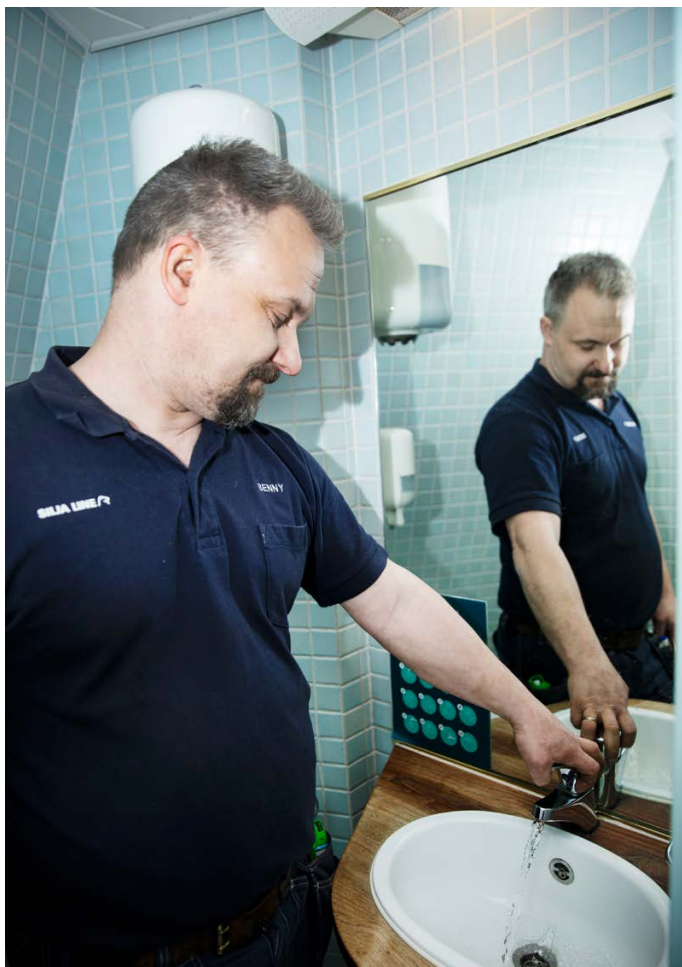
– Det handlar om teknisk utrustning som ska förberedas och service som behöver göras. Vi har en lista med punkter som måste åtgärdas innan fartyget är ship shape och som vi börjat beta av. Sedan har vi all cateringpersonal som inte varit ombord på ett tag och som kommer att behöva genomgå en del övningar och utbildningar. Hur stort utbildningsbehovet är beror på vilka som kommer, säger Pontus Franzén.

**Precis som alla** andra vi träffar ombord hoppas Jeanette Ganesjö att trafiken snart ska komma igång igen. Sedan årsskiftet har hon inte arbetat mer än enstaka dagar; senaste gången var hon tre dagar på Galaxy som gått i godstrafik under större delen av pandemin. Sommarens kryssningar är i dagsläget begränsade till juli månad. Hur det blir efter det vet man inte i dagsläget.

– Men vi som går hemma vill inget hellre än att komma ut på jobb igen, säger Jeanette Ganesjö. ●

» Vi går runt  
och spolar i alla  
handfat, duschar  
och toaletter

BENNY JOHANSSON



# "Man formas av omgivningen"

**Jämställdhet - allas ansvar** var temat för branschsamarbetet Vågrätts öppna möte i maj. Panelen bestod av fyra manliga talare.

**TEXT** Klara Johansson

**Med utgångspunkt i** att det ofta är kvinnor som engagerar sig i jämställdhetsarbete, hade Vågrätt valt att ha enbart manliga talare på detta öppna möte. Arrangör för det digitala mötet var Sjöfartsverket, och Mikael Lindmark från Seko sjöfolk var moderator.

Seko sjöfolk är numera sammankallande i Vågrätt. Ordförande Kenny Reinhold sa i sitt inledningstal att jämställdhet egentligen i grunden handlar om "vanligt j-a folkvett", och är en viktig fråga för såväl demokrati som hållbarhet och överlevnad för branschen.

Han säger att Seko sjöfolk de senaste åren tagit krafttag och idag arbetar organiserat med jämställdhetsarbete i organisationen.

– Vårt mål är att tillsammans överträffa både oss själva och förväntningarna varje år framöver. Det är ett gemensamt mål vi borde ha i hela sjöfartsbranschen, säger han.

## » Ofta tar man hand om konsekvenserna istället för att förebygga skadan

DENNIS NYSTRÖM, FÖRENINGEN MÅN

**Huvudtalare är Dennis** Nyström från föreningen MÅN, en ideell organisation som arbetar med att försöka förändra de strukturer som ger upphov till mäns våld.

Dennis Nyström tar upp våldspyramiden och definitioner av våld. Han talar om vikten av att arbeta förebyggande och liknar detta vid ett översvämmat badkar.

– Ofta torkar man golvet innan man stänger av kranen. Det vill säga: man tar hand om konsekvenserna istället för att förebygga skadan, säger han. För att få stopp på våldet behöver vi arbeta strukturerat med

förebyggande arbete, utan att det sker på bekostnad av stöd och skydd för de som utsätts.

Enligt Dennis Nyström hamnar fokus ofta fel i diskussioner om mäns våld. Ofta läggs fokus på den som utsätts snarare än den som utsätter. Han påpekar att språket har stor betydelse när man pratar om våld. Det är stor skillnad på meningarna "Johan slår Maria", "Maria blev slagen av Johan" och "Maria blev slagen". De två senare varianterna – vanliga i nyhetsrapportering – gör att Maria hamnar i fokus och därmed kan ifrågasättas.

**Dennis Nyström påpekar** att våldsförebyggande arbete i allra högsta grad är en ledarskapsfråga.

– Som medarbetare kan man säga till sin chef att detta händer. Men om chefen inte gör något åt det är det svårt att skapa förändring, säger han.

John Leijonmarck från IT-konsultbolaget Netlight berättar om initiativet Purple Pill som han och kollegorna på Netlight startade 2018. Purple Pill anordnar luncher och seminarier där män träffas och pratar om jämställdhet. Namnet Purple Pill kommer från filmen Matrix och anspelar på valet att leva i en fantasivärld eller i den verkliga världen.

– Vi måste inse att IT-branschen inte är en jämställd bransch och att alla måste vara med och bidra, säger John Leijonmarck.

Han berättar vidare att Purple Pills arrangemang blir ett forum där det är okej att vara sårbar och bolla olika situationer, och att han märkt att medvetenheten om jämställdhet ökat på företaget sedan starten.

**Nästa talare är** Jakob Wagner, ombudsman på fackförbundet Byggnads och ansvarig för projektet "Stoppa machokulturen". Utifrån sin bakgrund som byggnadsplåtslagare pratar Jakob Wagner om hur det kan vara att arbeta i en väldigt mansdominerad bransch. Han berättar att den hårda kulturen kom som en chock när han började på byggprogrammet på gymnasiet. Lärarna var hårda på ett ganska brutalt

sätt som Jakob Wagner och klasskamraterna snabbt ändå accepterade och vande sig vid.

Några år senare träffade han lärarna igen och frågade då varför de agerat som de gjorde.

– De förklarade att byggbranschen är hård; de såg det som sin plikt att förbereda oss elever på det hårda livet efter skolan.

**Och visst var** jargongen hård ute på arbetsplatserna. Jakob Wagner berättar om hur han tillsammans med några kollegor vid ett tillfälle lindade in en lärning i packplast och lade honom på ett bord. En kul grej, tyckte de. Tills en äldre kollega kom in och skällde ut dem och frågade vad de höll på med.

– Det var den första väckarklockan för mig. Jag hade blivit en av dem som jag tyckte var svin när jag började i branschen. Vad hade hänt med mig? Man formas av sin omgivning, säger han.

Det gäller att få människor att förändras i sin vardag, menar Jakob Wagner. Du formar din arbetsplats. Du är med och sätter standarden. Föregå med gott exempel och våga säga ifrån.

## » Jag hade blivit en av dem som jag tyckte var svin när jag började

JAKOB WAGNER, BYGGNADS

– Kulturen på en arbetsplats ska vara inkluderande och schyst. Annars blir det lätt en slippery slope och till slut står du där och packar in en kollega i packplast, säger han.

Joakim Lund är vd för Thun Tankers. Rederiet döpte nyligen sitt senaste nybygge i E-klassen till Thun Equality som en symbol för Thun Tankers strategiska arbete för jämställdhet. Enligt Joakim Lund är det en viktig del i hållbarhetsarbetet.

– Vi jobbar kontinuerligt med jämställdhet i hela vår organisation. För oss är det självklart att en jämställd organisation också är mer lönsam, säger han.

**Webinariet avslutas med** en panel där talarna får svara på frågor. En fråga är hur jämställdhetsarbetet ska nå ner ”på golvet”. Hur undviker man att det stannar vid fina ord i ett policy-dokument, utan för sjöfartens del når hela vägen ut i fartygen?

Joakim Lund påpekar att man som ledare själv måste leva de värderingar man vill uppnå. Och Jakob Wagner tipsar om ett bottom up-perspektiv för denna typ av förändringsarbete.

– Det kan bli personligt när det handlar om normer och värderingar. Då får det inte kännas som att ”här kommer chefen och tvingar mig vad jag ska göra och tänka”. Använd istället de informella ledarna som finns i organisationen för att nå ut, säger han.

Han berättar också att Byggnads nyligen utbildat ombudsmän i hela landet i att bättre kunna företräda medlemmar i fall som rör diskriminering. Satsningen gjordes sedan förbundet sett att detta är ett område som behöver förbättras. ●

Foto Tony Hultkvist



Dennis Nyström (övre bilden) och Jakob Wagner (nedre bilden).

Foto Byggnads



# Vill visa sjölivet

**Med projektet Seafarers Life vill Stefan F Lindberg att bilder och berättelser om livet ombord ska nå en bredare publik.**

Främsta syftet med webbsidan Seafarers Life är att nå utanför sjöfartssfären, säger fotograf Stefan F Lindberg. Tanken är att det ska komma sjöfolk till nytta på längre sikt.

– Genom berörande bilder och berättelser vill vi nå lyssnaren, läsaren, betraktaren – och genom detta emotionella format väcka intresse för sjöfart och sjöfolk, säger Stefan F Lindberg.

Han är initiativtagare till sidan som finansieras av ITF Seafarers Trust. Idén passade organisationens mål att sprida information om sjöfartsycket till en bredare allmänhet.

## » Vi vill väcka intresse för sjöfart och sjöfolk

STEFAN F LINDBERG

**Stefan F Lindberg** har återkommande dokumenterat sjöfarten under sitt yrkesliv som fotograf, bland annat genom böckerna Sjömän 1 och Sjömän 2.

– Från början kommer intresset för sjömansyrket av att viktiga personer i mitt liv varit sjömän. Därefter har det blivit ett engagemang, något jag tycker är betydelsefullt att förmedla information om. Jag har många andra saker jag

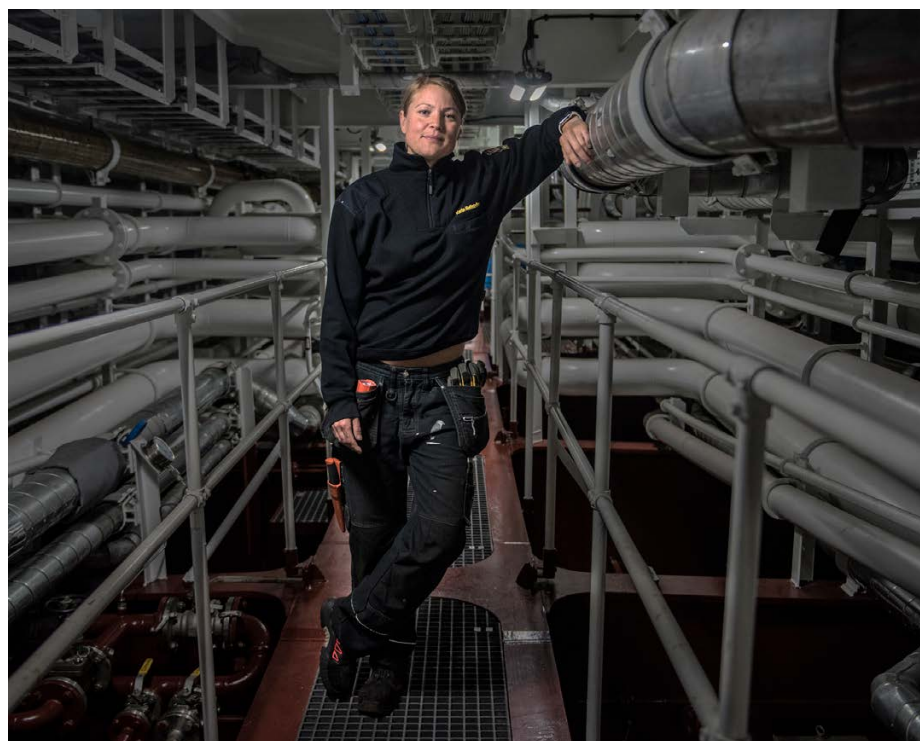


Foto Stefan F Lindberg

Överstyrman Karin Eliasson på tankfartyget Fure Ven. Hon är en av alla sjömän som syns på webbsidan Seafarers Life.

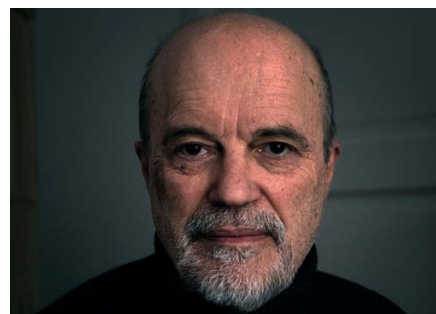
engagerar mig i som fotograf, men just sjömansyrket har alltid haft den största platsen, säger han.

**Tanken är att** [www.seafarerslife.org](http://www.seafarerslife.org) ska fyllas på med nytt material ett par gånger i veckan.

– Just nu håller jag på med en film på 15 minuter där en sjöman berättar om sin tillvaro, sina val och sin relation till sin familj. Han gör det på ett ovanligt nyanserat sätt och uttrycker sig så pass väl, att jag tror att det han säger kan beröra även icke sjöfolk.

*Kan vem som helst skicka in material?*

– Vem som helst kan inte skicka in material. Om jag är ute efter något speciellt så beställer jag det. Framför



Fotografen själv.

allt utgår jag från eget material. Jag har dock några beställningar utifrån i pipeline, säger han. ●

## A-kassan

### Har du koll på tidrapporterna?

**Som arbetslös sjöanställd kan det vara lite knepigt att fylla i tidrapporterna om man får jobb under arbetslösheten. Här får du några tips som kan vara till nytta.**

Eftersom avtalen ser lite annorlunda ut för dig som sjöanställd jämfört med anställda på land gäller också särskilda rutiner när du ska fylla i dina tidrapporter och när du får ett deltidsjobb om du är arbetslös.

– På [sekosakassa.se/sjorapport](http://sekosakassa.se/sjorapport) har vi samlat information om detta, säger Linda Arelin som är försäkringsansvarig på Sekos a-kassa.

#### Skicka anställningsavtal

Du som tillhör sjöfartens område

men som får ett tillfälligt jobb under arbetslösheten behöver skicka oss ett anställningsavtal när du börjar jobba.

– Det kan också vara bra att känna till att fridagar, dagar med sjövederlag, betraktas som anställda dagar och därför ska rapporteras som arbete.

#### Vi svarar gärna på frågor

Tveka inte att höra av dig om du kör fast när du ska tidrapportera.

– Vi vet att det här kan vara svårt. Ring oss gärna så hjälper vi dig direkt.

# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Instruktionsfilm om att splitsa tross

Med en välgjord instruktionsfilm på Youtube kan sjömän lära sig det gamla hantverket att splitsa tross. I föl belönade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus männen bakom filmen, båtsman Tommi Kuusela och matros Conny Lanzén, med 20 000 kronor för deras lärorika initiativ.

Med täta ankomster och avgångar blir slitaget på färjornas förtöjningstrossar ofta omfattande. Fartygen lägger till vid samma kajplatser och trossarna nöts i klysen på samma ställen varje gång. För att förhindra att slitaget blir så stort att trossen riskerar att brista, behöver den med jämna mellanrum kapas och få ett nytt öga att lägga över pollaren. På så sätt förflyttas slitaget på trossen några meter och förtöjningsgodsets livslängd förlängs avsevärt. Men på Stena Jutlandica, som trafikerar sträckan Göteborg – Fredrikshamn, har man lagt märke till att många yngre matrosar inte vet hur man splitsar. Jutlandicas överstyrman kom därför på idén att ta fram en instruktionsfilm om splitsning. Ett par av fartygets mest erfarna däcksmän tog sig an uppdraget och snart fanns en proffsig och informativ film publicerad på Youtube.

*”Det svåraste när man splitsar är att få det rätt från början”*

– Tommi var given som splitsare, säger Conny Lanzén. Han splitsar i stort sett varje vecka och kan verkligen det här. Ska man göra en instruktionsfilm går det inte att ha någon som sitter och svär och kliar sig i huvudet och måste göra om hela tiden.

Lika givet var det att Conny Lanzén skulle hålla i kameran. Med ett brinnande intresse för hobbyfilmning har han en avancerad kamera och är en van redigerare.

– Vi ville ha en saklig och informativ film som tydligt visar hur splitsning går till, säger Tommi Kuusela. Filmen är anpassad efter formatet i telefonen och tanken är att man ska kunna ta med sig mobilen ut på däck och titta på den samtidigt som man splitsar.

Steg för steg får tittaren under drygt elva minuter följa Tommi Kuusela när han kapar av det gamla ögat på trossen och flätar



Instruktionsfilmen som Tommi Kuusela (tv) och Conny Lanzén har producerat går att se på Youtube. Adressen är: *Splitsinstruktion Stena Jutlandica*.

upp de 12 kardelerna för att sedan tråckla fram ett nytt öga.

– Det svåraste när man splitsar är att få det rätt från början. Man måste sticka in splitsnålen på exakt rätt ställe, annars blir det fel längre fram och då är det bara att börja om, säger Tommi Kuusela.

För att ytterligare underlätta för tittarna har Conny Lanzén lagt till förklarande text i nedkanten av bilden och störande kringljud har klippts bort.

– Det tog ungefär tio timmar att redigera ihop hela filmen. Grundmaterialet var på 30 minuter, men så länge orkar nog ingen yngling titta. Jag klippte och speedade upp hastigheten på vissa moment för att det inte skulle bli för tråkigt. Men hur mycket man ska korta ner är förstås en avvägning. Går det för fort fram blir det svårt att hänga med, säger Conny Lanzén.

*tommimatros@hotmail.com, mr.lanzen@gmail.com*



## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Belöning 2022

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se).



I den här spalten ger Seko sjöfolks ombudsmän Oskar Lindskog, Pelle Andersson, Peter Skoglund och Mikael Lindmark råd om avtal och arbetsrätt.

Om något du läst berör dig och din arbetssituation, vänd dig i första hand till din sektion eller den ombudsman som ansvarar för ditt rederi. Har du önskemål eller tips på ämnen att ta upp, skicka ett mejl till [redaktion@sjomannen.se](mailto:redaktion@sjomannen.se)

## FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

# En fest kan kosta dig jobbet

**Förvånansvärt många medlemmar ertappas med alkohol och droger ombord, skriver ombudsman Mikael Lindmark.**

Seko sjöfolk var tidiga med att tillsammans med arbetsgivarna ta fram ett kollektivavtal kring alkohol och droger. Avtalet reglerar hur testning ska gå till och hur stöd och rehabilitering ska fungera.

Tillgången på alkohol ombord i svenska fartyg har genom åren minskat markant. Från att ha varit en del av den dagliga tillvaron är det idag något ganska sällsynt. På tankfartygen har det länge varit strikt förbjudet med alkohol, men på vissa färjor förekommer det fortfarande. Tyvärr är det också på färjorna vi ser problemen.

**Trots att vi** har ett gemensamt avtal med arbetsgivarna om alkohol och droger så

ertappas förvånansvärt många medlemmar med både alkohol och droger ombord i svenska fartyg.

En viktig skillnad mellan substanserna är att den ena är laglig och den andra är olaglig. Detta syns tydligt när någon blir ertappad med droger respektive alkohol. Droger ses mycket allvarigare och därför är viljan från arbetsgivare att hjälpa till gällande droger mycket liten.

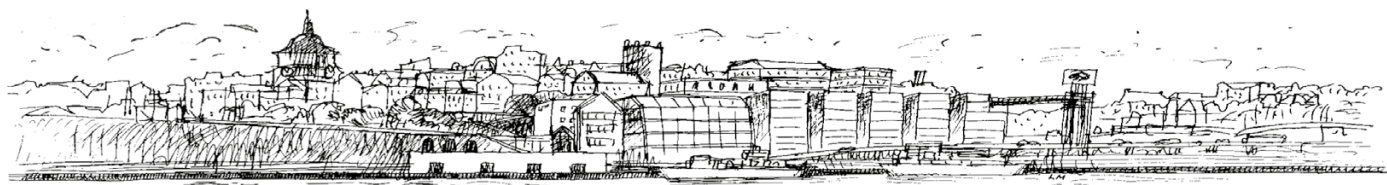
**Märker du att** en kollega dricker för mycket så är det bästa du kan göra att prata med personen. Om alla bara stoppar huvudet i sanden och inte bryr sig så händer det förr eller senare något allvarligt. Ett fartyg kan vara en farlig arbetsplats som opåverkad, och som påverkad är det ett livsfarligt ställe att vara på. Ett samtal med en kollega kan rädda liv på flera sätt.

**Om du är** vikarie eller har en säsongsanställning ska du vara än försiktigare. Som vikarie eller säsongsanställd har du samma skyldigheter och rättigheter som en tillsvidareanställd, men skillnaden är att det finns ett slutdatum på ditt anställningskontrakt. Har du en tidsbegränsad anställning och blir ertappad så är det vanliga att inget händer just där och då, men när din anställning tar slut så får du ingen ny. En oskyldig liten fest efter arbetstid för att varva ner kan kosta dig ditt arbete.

När allt kommer igång igen efter den kris vi förhoppningsvis börjar se slutet på, tänk efter om någon bjuder dig på alkohol. Ser du en kollega som är påverkad eller som har problem med ett missbruk av någon substans, ställ frågan. Det kan rädda liv.

Mikael Lindmark

Annon



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

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

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

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

# Sjömän belönades digitalt

**Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag hölls digitalt i år. Då förra årets ceremoni ställdes in uppmärksammades både 2020 och 2021 års belönade sjömän nu.**

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar ut belöningar till sjömän som genom smarta förslag och uppfinningar bidragit till förbättringar av sjösäkerhet, arbetsmiljö och trivsel ombord.

Stiftelsens ordförande Kenny Reinhold inledde ceremonin med att hylla samtliga belönade sjömän.

– Ni är fantastiska. Er uppfinningsrikedom verkar aldrig sina. Den optimala arbetsplatsen finns inte, men med ert en-trägna arbete blir arbetsplatserna ombord bra mycket säkrare och bättre. Det gillar vi i stiftelsen, sa han.

**Belöningarna delades ut** av kanslichef Karl Karell och Cecilia Österman som är ansvarig i stiftelsens granskningsgrupp.

För 2020 delades 31 arbetsbelöningar och ett utvecklingsstipendium ut. Det senare gick till reparatör Peder Eriksson på Silja Galaxy. Han har konstruerat en hängande traversplattform som ska göra jobbet säkrare vid byte av lysrör och branddetektorer över huvudmaskinerna.

Peder Eriksson deltog på länk i ceremonin. Han berättade att han hörde talas om stiftelsen av en kollega. Han hade konstruerat ett verktyg för arbete med avgasturbiner och kollegan sa att ”Det där borde du lämna in till stiftelsen”. Peder lämnade in det och några till.

– Jag är överväldigad av den uppmuntran och vänlighet som stiftelsen visat mig och alla andra som lämnat in bidrag. Jag hoppas att många fler ska skicka in bidrag till innovation och tankar om förbättringar ombord. Det vill jag verkligen uppmuntra sjöfolket att göra, sa han.

**Matros Carlos Zuniga** och lättmatros Pernilla Strandberg på Stena Nautica belönades för sin lufttrycksdrivna märlspik. Den underlättar splitsning av atlasstress och gör att arbetet inte längre kräver råstyrka.

Timmerman Benny Johansson, Silja Symphony, belönades för ett specialverktyg som förenklar när man byter gasfjädrar till kojor.

» Det finns snart  
inte ett verktyg  
som han inte varit  
och filat på

CECILIA ÖSTERMAN

menterade prisutdelare Cecilia Österman.

Årets hedersnämmandet gick till Viking Supply Ships för att så många förslag kommit in från deras personal. Isbrytarna Atle, Frej och Ymer fick 21 000 kronor att dela mellan fartygens fritidskassor.



Kanslichef Karl Karell och Cecilia Österman, ansvariga för stiftelsens granskningsgrupp, delade ut belöningarna vid en digital ceremoni.

Motorman Ted Litens på M/T Stella Virgo belönades för sin konsol för test av broms till förtöjningsvinschar.

**För 2021 delades 30 arbetsbelöningar ut.** I kategorin ”rygggräddare” belönades Alvin Aguilar, bås på M/T Bonito, för sin vagg för service av stora pulversläckare och för sin multipurpose-lyft byggd av ett begagnat cykelnav och gamla metalljärn.

Motorman Ted Litens, nu på M/T Bitland, belönades även i år för två förslag: ett specialverktyg för att kontrollera elektroniska bränsleinjektorer och en adapter för kontroll av bränslepumpar.

– Det finns snart inte ett verktyg som Ted inte varit och filat på, kom-

**Cecilia Malmström, tidigare EU-minister och EU-kommissionär,** var inbjuden som hedersgäst. Hon beskrev 2020 som ett svårt år då ingenting varit som vanligt.

– Men trots pandemin har vi haft mat och förnödenheter i affärerna. Hundratusentals sjömän har sett till att den globala handeln har fungerat. För precis som i normala tider är sjöfarten navet i den globala handeln, sa hon.

Hon nämnde fartyget Ever Given som fastnade i Suezkanalen och sa att händelsen visar hur stor betydelse sjöfarten har. Hon tog också upp att många sjömän blivit fast ombord under pandemin, skilda från nära och kära under lång tid.

– Arbetstiderna har blivit helt orimliga och arbetsrätten är mycket oklar. Den här frågan har jag inte sett uppmärksammas, den har inte blivit föremål för olika åtgärds paket, men det måste verkligen diskuteras, sa hon.

Text Klara Johansson

Samtliga belönade sjömän och deras förslag finns på [www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se)

# Okunskapen är ett problem

**Årets första maj-tåg** var inte som vi är vana, ni vet den där pandemin igen. LO-förbund, Socialdemokrater och Vänstern anordnade digitala varianter lokalt och nationellt. Fint att det går tänka om tycker jag. Anpassa sig efter rådande omständigheter som det så fint heter.

Samtidigt som jag i godan ro kollade upp hur arbetarnas dag skulle se ut fick jag mig en grym påminnelse om verkligheten. Jag fick nämligen höra av en ung kollega att hon var glad att hon skulle jobba just den dagen, det är ju en röd dag! Ergo, en skvätt mer betalt.

**Jag som naivt** tror att alla arbetare är som jag, undrade stilla om det var ironi jag hörde från kollegan. Absolut, extra betalt på röda dagar är jag helt för. Men jag tog för givet att hon visste vad första maj är förknippat med. Men icke. När jag påtalade att det är vår, arbetarnas, stora dag tittade hon på mig med en blandning av avsmak (oklart varför, jag kanske hade snus i mungipan) och totalt oförstående. Jag försökte såklart förklara det grundläggande, tänkte att hon då skulle leta i arkivet och hitta något från skolan eller något hon läst. Men icke.

Hur är det möjligt att helt undgå detta? Även om du är vrålborgerlig eller politiskt ointresserad så är det ju ändå rätt uppmärksammat.



**Jag ska inte** bli uppgiven på grund av en individs okunskap. Men samtidigt sätter det fingret på något. Det var länge sedan första maj-demonstrationerna var riktigt stora. Ofta är det, även utan corona, en liten tapper skara som sluter upp.

Jag har tyvärr inte lösningen på hur vi får fler att engagera sig fackligt och politiskt, storleken på uppslutningen på första maj speglar ju bristande intresse. Och valresultat. Men att tro att hur det var "förr" är enda lösningen tror jag är fel väg att gå. Att förnya kan öppna upp för fler. Digitalt är kanske inte så dumt, inte uteslutande men varför inte båda? Det är mer tillgängligt för nya nyfikna som kanske inte vågar eller har någon att gå i fysiskt tåg med. Alla som bor på mindre orter, som har jobb de inte kan lämna eller ett sjukt barn hemma.

**Digitalt är alla** välkomna på ett nytt sätt. Det är ett sätt av många att förnya och få fler aktiva i arbetarrörelsen. Att visa hur det är relevant och viktigt för just dem. Som min unga arbetskamrat kanske.

Allt färre är aktiva i politiska förbund, det är förstås en förklaring till varför demonstrationerna minskar. Men jag hävdar ändå den breda okunskapen. Det finns fler som min kollega, som inte förstår samband. Som inte förstår historien, som inte begriper att hur vi röstar påverkar vårt jobb. Att vi ens har extra betalt, att vi har åtta timmars arbetsdag, att vi har semester. Ni vet, hela den grejen. Vi har ju alla de som gick i tidigare förstamaj-tåg att tacka för det!

**IDA WALLIN**

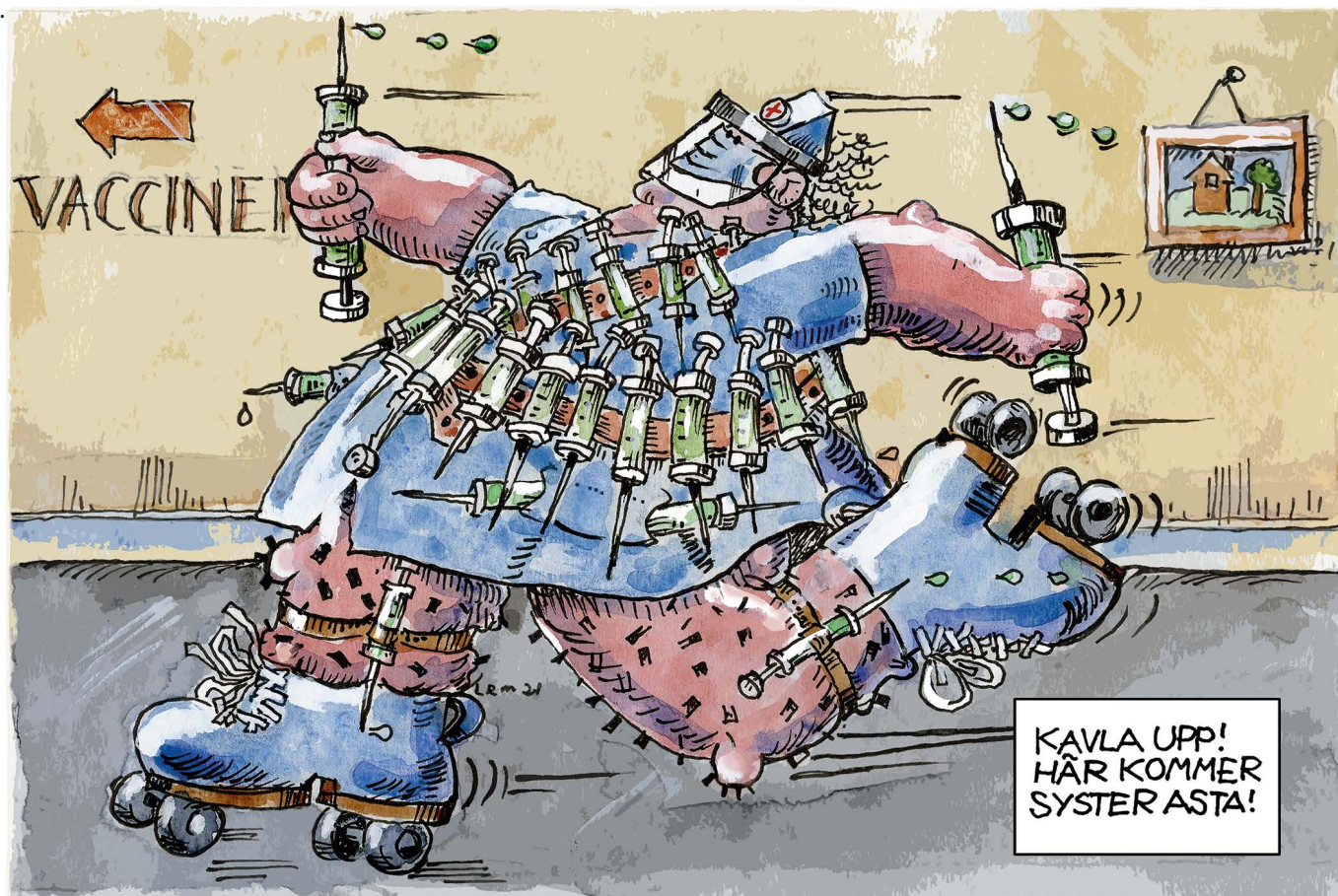


Illustration Lars Melander

# Bra att veta som medlem i Seko sjöfolk

## Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 470 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 151 kr/mån.

## Reducerad medlemsavgift

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

## Ungdomsmedlemskap

Vi erbjuder ungdomsmedlemskap för dig under 25 år. Det innebär en medlemsavgift på 120 kr/mån i tre månader. Kontakta medlemservice för att bli medlem.

## Betalning av medlemsavgift

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

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

## Betalning från utlandet:

IBAN-nummer, Bankgiro Nordea SE733000 0000 032051804338  
SWIFT-adress Nordea: NDEASESS

## Utlandsadress/tillfällig adressändring

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

## Arbetslös

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

## Försäkringar

I ditt medlemskap ingår en rad försäkringar hos Folksam. På [www.folksam.se/](http://www.folksam.se/) förbund/seko-sjöfolk finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även ett flertal kollektivavtalade försäkringar. Mer information om dessa finns på [www.afaforssakring.se](http://www.afaforssakring.se).

## LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

### Rederi Ballerina

Kontaktombud Eric Gustafsson,  
070 489 88 27,  
[rederiballerina@hotmail.com](mailto:rederiballerina@hotmail.com)  
Kontaktombud Joakim Andersson,  
076 019 72 76

### Blidö Sundsbolaget

Sektionsordförande Eric Ekblom,  
070 843 85 42, [eric.ekblom@seko.se](mailto:eric.ekblom@seko.se)  
Vice sektionsordförande Rikard  
Mattsson, 070 567 49 55,  
[grevekartong@gmail.com](mailto:grevekartong@gmail.com)

### Destination Gotland

Sektionsordförande Katrina Jakobsson,  
070 564 06 04, [katrina.jakobsson@seko.se](mailto:katrina.jakobsson@seko.se)  
Vice sektionsordförande Conny Engström

### Rederi Eckerö

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

### Finnlines Ship Management

Kontaktombud Annika Stupers,  
070 910 03 98, [petrusludo@yahoo.se](mailto:petrusludo@yahoo.se)

### ForSea

Sektionsordförande Sanna Kallenberg,  
[sanna.kallenberg@forseaferry.com](mailto:sanna.kallenberg@forseaferry.com)  
Vice sektionsordförande Sebastian Rydell

### Gävle Hamn

Kontaktombud Robin Uusirantanen,  
070 625 73 08,  
[robin.uusirantanen@gmail.com](mailto:robin.uusirantanen@gmail.com)

### Luleå Bogserbåt

Kontaktombud Tony Rönnbäck,  
070 528 00 52,  
[tony.ronnback@portlulea.com](mailto:tony.ronnback@portlulea.com)

### Örnö Sjötrafik

Kontaktombud Hannes Eghult,  
073 804 64 77, [hanneseghult@gmail.com](mailto:hanneseghult@gmail.com)

### Ressel Rederi

Kontaktombud Anton Lindqvist

### Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,  
08 666 34 11, 070 623 34 41,  
[seko@tallinksilja.com](mailto:seko@tallinksilja.com)  
Vice sektionsordförande  
Pierre Haglund

### Stena Line

Sektionsordförande  
Daniel Holmgren, 031 85 87 57,  
[daniel.holmgren@stenaline.com](mailto:daniel.holmgren@stenaline.com)  
Vice sektionsordförande  
Ulf Norström, 031 85 87 69,  
[ulf.norstrom.go@stenaline.com](mailto:ulf.norstrom.go@stenaline.com)

### Styrsöbolaget

Kontaktombud Gustav Möller  
[gustav.moller.seko@gmail.com](mailto:gustav.moller.seko@gmail.com)

### Svitzer Faroe Islands

Kontaktombud Daniel Oscarson,  
070 647 70 20,  
[daniel.oscarson@hotmail.com](mailto:daniel.oscarson@hotmail.com)

### Terntank

Kontaktombud Sonny Ryberg,  
070 957 85 66, [s.ryberg@telia.com](mailto:s.ryberg@telia.com)

### TT-Line

Sektionsordförande Ulf Nilsson,  
0410 562 46, 070 548 24 08,  
[ulf.nilsson@seko.se](mailto:ulf.nilsson@seko.se)  
Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

### Utö Rederi

Kontaktombud Samuel Wingårdh,  
070 774 25 17,  
[samuelmwingardh@gmail.com](mailto:samuelmwingardh@gmail.com)

### Viking Icebreaker

Sektionsordförande Jimmy Lundberg,  
070 236 85 41, [skaunski@icloud.com](mailto:skaunski@icloud.com)  
Vice sektionsordförande Jan Isaksson  
070 326 31 92, [sk99isja@hotmail.com](mailto:sk99isja@hotmail.com)

### Viking Line

Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen,  
+358 405 87 38 52, 073 873 71 89,  
[bent.bjorn-nielsen@seko.se](mailto:bent.bjorn-nielsen@seko.se)  
Vice sektionsordförande Petra Sviberg

### Wallenius Marine

Sektionsordförande Björn Jonasson,  
08 772 06 99, 070 772 06 99,  
[bjorn.jonasson@walleniusmarine.com](mailto:bjorn.jonasson@walleniusmarine.com)  
Vice sektionsordförande Bo Enmark,  
[bosse@myntet.ac](mailto:bosse@myntet.ac)



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

# Kontakta Seko sjöfolk

## MEDLEMSSERVICE

**0770 45 79 50**

### Telefontider:

mån-tor 9-11 & 13-15  
fre 9-11 & 13-14

**E-post:** [sjofolk@seko.se](mailto:sjofolk@seko.se)

**Hemsida:** [www.sjofolk.se](http://www.sjofolk.se)

### Postadress:

Seko sjöfolk  
Fjärde Långgatan 48  
413 27 Göteborg

### Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

## ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDEN

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

### Ordförande Kenny Reinhold

[kenny.reinhold@seko.se](mailto:kenny.reinhold@seko.se)  
Tel: 031 42 95 30

### Vice ordförande Peter Skoglund

[peter.skoglund@seko.se](mailto:peter.skoglund@seko.se)  
Tel: 031 42 95 24

### Sekreterare Jonas Forslind

[jonas.forslind@seko.se](mailto:jonas.forslind@seko.se)  
Tel: 031 42 95 34

### Kassör Chang Strömberg

[chang.stromberg@seko.se](mailto:chang.stromberg@seko.se)  
Tel: 031 42 95 32

### Ombudsman Mikael Lindmark

[mikael.lindmark@seko.se](mailto:mikael.lindmark@seko.se)  
Tel: 031 42 95 44

### Ombudsman Oskar Lindskog

[oskar.lindskog@seko.se](mailto:oskar.lindskog@seko.se)  
Tel: 031 42 95 38

### Ombudsman Pelle Andersson

[pelle.andersson@seko.se](mailto:pelle.andersson@seko.se)  
Tel: 031 42 95 28

## AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

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

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



**[www.sjofolk.se](http://www.sjofolk.se)**