

SJÖMANNEN

5 2025

Sammansvetsat maskineri

Ombord på Carmen arbetar ett tjugotal personer från olika delar av världen. ► 16

Gamla svenska fartyg i ryska skuggflottan ► 4

Sjöfolkets nestor Thomas Abrahamsson går i pension ► 24

Så får du hemtrevligt i hytten ► 14



En sjöfartsnestor går i pension

I drygt 40 år har Thomas Abrahamsson jobbat fackligt för sjöfolkets bästa. Nu går han i pension och trappar upp – åtminstone sitt skrivande.



Med världshaven som arbetsplats

På ett 230 meter långt roro-fartyg får det plats en del, utöver lasten. En basketplan, till exempel. I det här numret går Sjömannen på upptäcktsfärd ombord på Wallenius Wilhelmsens fartyg Carmen när hon lastas i Göteborgs hamn.



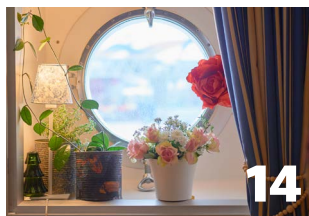
Gamla svenska fartyg i ryska skuggflottan

Den ryska skuggflottan består till stor del av gamla euro-peiska fartyg. Bland annat tre fartyg som tidigare hade svenska ägare.



Astana först in i bareboatregister

Veritas Tankers går i bräsch och blir först att flagga in två fartyg, Astana och Astella, i det svenska bareboatregistret som införs den 1 februari.



Pynta hytten och känn dig som hemma

Som sjöman lever man en stor del av livet ombord. Vi hälsade på hos två personer som pyntat sin hytt för att få den lite mer hemtrevlig.



Julkalppstips - nya böcker med sjöfartstema

En äventyrsbok om fyrrar, en hyllning till Öve Allansson eller en novellsamling i Fritiof Nilsson Piratens anda? Valet är ditt.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

Ylva Bowes, ylva@sjomannen.se, 031 42 95 21

ANNONSER: redaktion@sjomannen.se, 031 42 95 21

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 icke medlem prenumerera på tidningen kostar 275 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 fem nummer per år. Redaktionen ansvarar inte för ej beställt material.

OMSLAGSBILD: Emma Israelsson och Roy Vicente Rico.

Foto John Andersson

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se





Övergivna fartyg en skam

Jag var på ett ITF-möte (International Transport Worker's Federation) i slutet av november. Vid just dessa möten träffas dels sjöfolksektionen, dels en gemensam grupp bestående av sjöfolk och hamnarbetare kallad Fair Practice Committee, FPC. Det är FPC som styr hela FoC-kampanjen (Flag of Convenience), alltså kampanjen som arbetar mot bekvämlighetsflaggade fartyg. Vid rapporteringen på mötet fick vi veta att det i dagsläget finns cirka 30 000 FoC-fartyg runt om i världen. ITF arbetar för att täcka dessa fartyg med kollektivavtal, och enligt uppgifter är hälften idag täckta med ITF-godkända avtal. Det ligger massor med politik, arbete, förhandlingar, hot om bojkott och strejk bakom detta, och där kommer våra vänner hamnarbetarna in för utan dem hade vi inte varit så framgångsrika som vi ändå är.

Fram till idag har vi klassat drygt 42 flaggor runt om i världen som FoC. På mötet blev tyvärr ytterligare tre flaggor klassade som FoC, varav en av flaggorna var på en liten ö i Stilla Havet med cirka 1 500 invånare och ingen egen fartygsflotta. Man gör det till en affärsidé att erbjuda mindre seriösa redare, eller faktiskt skitredare, att "gömma" sig och vara skyddade av denna totalt avreglerade flagga.

» Vi pratar om sjömän som varit ombord i flera år utan att få ut sin lön

Vi fick även – återigen – en tråkig rapport från ITF om att antalet övergivna fartyg har fortsatt öka markant. I princip alla fartyg som överges av redare är från dessa jävla skräpflaggor. Redarna bara överger sina nerkörda fartyg i ett mindre nogräknat land och tar inget som helst ansvar för utestående löner eller pengar till hemresa, vilket de är skyldiga att göra.

Här har ITF ett mycket stort arbete med att hjälpa sjöfolket hem och försöka tvinga redaren att betala lön. Men det är ett svårt, nästan omöjligt, uppdrag att lyckas med. Ofta, om inte alltid, kommer redaren undan sitt ansvar. Vi pratar här om sjömän som varit ombord i flera år utan att få ut sin lön.

Det nya svenska bareboat-registret träder i kraft den 1 februari 2026, och vi kan glädja oss åt att en av våra Donsöredare, Veritas Tankers, har förvärvat två tankfartyg och kommer att placera dem i nämnda register. Det tycker vi är bra, så all heder åt dem. Men vi har inte sett hur registret kan komma att utvecklas än. Det finns många upplägg som kan göra att rederier placerar fartyg i bareboat-registret och vi har inte riktigt sett konsekvenserna av just detta register än. Så vi kan nog inte riktigt räkna med fler glädjande nyheter per automatik, men vi får se.

Det nya förslaget till ändringar i tonnagebeskattningen är positivt och bra gjort av regeringen. Men att inte fullt ut ha lyssnat på branschens krav är ett misslyckande. Det förbättrar inte konkurrenssituationen för svensk sjöfart särskilt mycket och är troligen inget som driver fartyg och arbetsplatser till den svenska flaggan, om jag förstår förslaget rätt. Och det är synd, då det skriks om att flera tusen nya sjöfolkare behövs. Men det saknas incitament för att få ungdomar/unga vuxna att söka sig till branschen. Det måste till förändringar, även inom sjöfarten, för att försöka locka dessa att verkligen satsa på sjömansyrket – oavsett om du är manskap eller befäl.

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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



Gamla svenska fartyg ingår i

Stena Bulk och Gotlandsbolaget tidigare ägare

Den ryska så kallade skuggflottan använder gamla europeiska fartyg för att frakta olja. Grekiska rederier har försett flottan med flest europeiska fartyg. I flottan finns också 21 fartyg med ursprung i Norden, varav tre svenska.

En tredjedel av de fartyg som ingår i den så kallade ryska skuggflottan har sitt ursprung i Europa. Det kunde det journalistiska nätverket "Follow The Money" avslöja i en stor granskning i början av 2025.

Hela skuggflottan består av cirka 600 fartyg, 230 av dessa har direkt eller indirekt sålts av europeiska rederier. Med sina 129 fartyg är Grekland den största leverantören. Tillsammans har även rederier i Storbritannien, Tyskland och Cypern levererat 44 fartyg.

Innan Ryssland inledde sitt fullskaliga krig mot Ukraina 2022 fraktades en stor del av den ryska oljan av europeiska rederier. Under 2022 införde väst (G7-länderna) ett pristak på den oljan för att minska Rysslands intäkter. Alla länder i världen är dock inte bundna av pristaket och för att kringgå detta har Ryssland fraktat sin olja till dessa.

När västs fartyg inte längre var tillgängliga uppstod ett behov av andra fartyg, vilket aktörer i väst snabbt tillgodosåg. Under det sista kvartalet 2022 och första kvartalet 2023 ökade försäljningen av oljefartyg stort i Europa.

Europeiska rederier uppskattas ha tjänat cirka 6 miljarder amerikanska dollar på att sälja sina ofta väldigt gamla fartyg till ryska intressen. Alla fartyg i undersökningen är över 15 år.

På många sätt är den ryska skuggflottan en produkt av västs egna politik. Det menar Jesse Pinster, journalist på Follow the Money. Ingen kan heller vara överraskad av dess existens.

– Liknande fenomen har uppstått vid tidigare sanktioner, dessutom har den förda politiken varit senfärdig och otillräcklig för att motverka flottan, säger han.



Sino Faith, som när hon ägdes av Gotlandsbolaget hette Gotland Marieann.



Sofia K, som när hon ägdes av Stena Bulk hette Stena Paris.

Den vanligaste kommentaren från de redare som svarade var att de inte hade något ansvar – att de som tidigare ägare inte kan ha insyn i vad som händer med fartygen efter försäljningen. De flesta rederier hade heller inte sålt direkt till ryska aktörer.

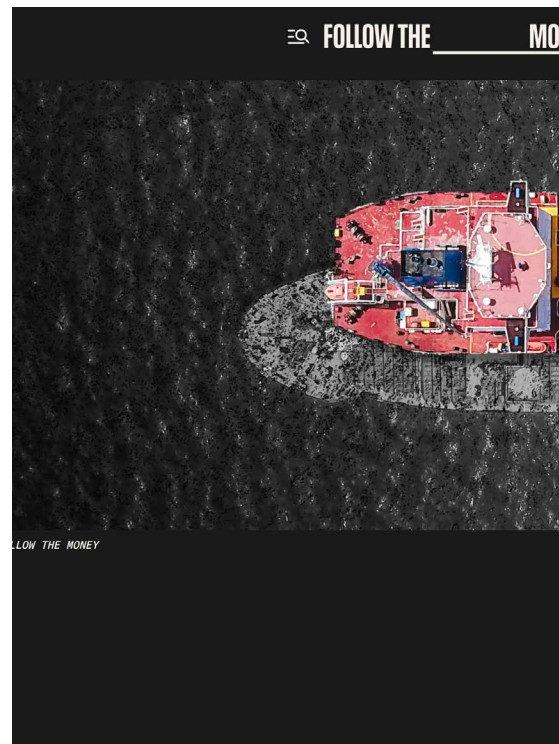
– Men kan man egentligen komma undan med det svaret? Vilken annan aktör än de ryska skulle erbjuda dubbelt upp för ett gammalt skrotfärdigt fartyg? säger han.

Granskningen visar även att fartyg från de tre nordiska länderna, Danmark, Norge och Sverige används i flottan. Det handlar om minst 21 fartyg. Det är Kiev School of Economics Institute som ursprungligen har identifierat fartygen i den ryska skuggflottan. Organisationen Danwatch kunde konstatera att tre danska rederier hade sålt tio fartyg. NRK granskade 11 fartyg med anknytning till Norge.

I flottan finns även tre svenska fartyg. Ett av fartygen ingick i den norska undersök-

» Vi är öppna för att diskutera våra rutiner ytterligare

ERIK HÅNELL,
VD, STENA BULK



Det journalistiska nätverket Follow The Money har i sin

ningen, de två andra har däremot ingen tittat närmare på. Det ena är fartyget Stena Paris, som det hette när det såldes av rederiet Stena Bulk. Gotland Marieann hette det andra fartyget när det såldes av Gotlandsbolaget. Numera heter det första fartyget Sofia K och det andra Sino Faith.

Båda har bytt ägare ytterligare en gång.

Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk som följt frågan om skuggflottan länge, tror inte att europeiska rederier generellt sett har varit omedvetna om att de säljer till ryska intressen, även om det inte säljer direkt till ryska aktörer. Men utifrån de fakta som finns av försäljningarna av Stena Paris och Gotland Marieann, finns inget som

tyder på att rederierna kunnat ha vetskap om att fartygen skulle hamna i skuggflottan.

– Femton månader efter att Stena Bulk sålt fartyget sålts det vidare, åtta månader efter att Gotlandsbolaget har sålt sålts fartyget vidare. Det är heller inte ovanligt i branschen att äldre oljefartyg ofta byter ägare, säger han.



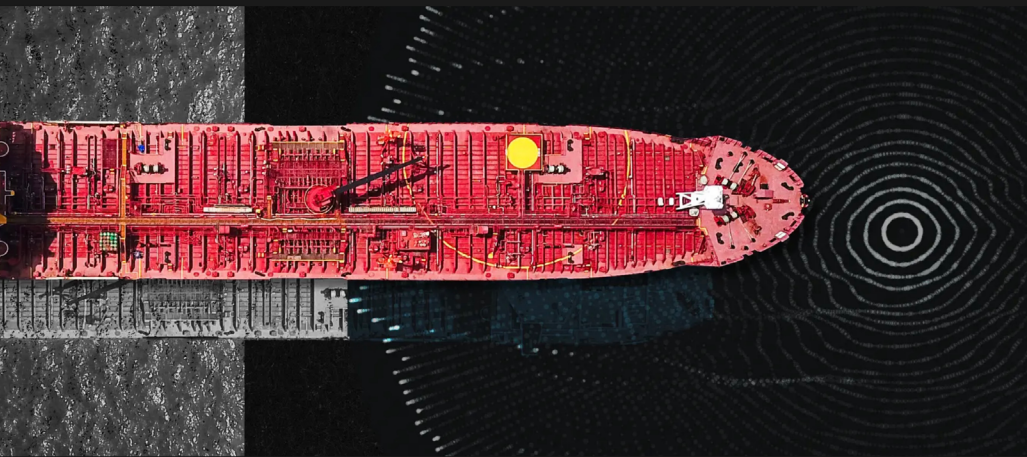
ryska skuggflottan

NEY

ARTICLES NEWSLETTERS PODCAST TOPICS DONATE



YLVA



The Shadow Fleet Secrets

Hundreds of old oil vessels are used to avoid sanctions on Russian oil trade. By now, it is known where they are sailing, what they are shipping and where to. But who are the former owners of these ships? Who became rich selling rusty ship

granskning tagit reda på var fartygen i den ryska skuggflottan ursprungligen kommer ifrån.

Det var i samband med antagandet av EU:s sextonde sanktionspaket mot Ryssland, i december 2023, som det infördes ett förbud mot export av tankfartyg till Ryssland. Men enligt Mikael Lindmark är det inte alldeles lätt att reda ut vilket juridiskt ansvar som rederier har vid försäljning som sker i flera led. När Sjömannen frågade de två bolagen om rederiers principiella ansvar så svarade de snabbt att det är långtgående.

Erik Hånell, vd på Stena Bulk, svarar i ett mejl:

“Alla rederier har ett ansvar att agera etiskt och i enlighet med gällande lagar och sanktioner. Vi gör alltid vårt yttersta för att sälja fartyg till seriösa aktörer och genomför bakgrundskontroller i samband med försäljningar. Samtidigt är det en utmaning att helt eliminera risken för att fartyg, efter flera ägarbyten, hamnar i sammanhang som vi inte kan ställa oss bakom. Vi följer utvecklingen och är öppna för att diskutera och utveckla våra rutiner ytterligare om det visar sig nödvändigt.”

» Vi har ett ansvar att undersöka vem vi säljer till

KARIN BILL,
GOTLANDSBOLAGET

Karin Bill, presstalesperson Gotlandsbolaget, svarar i ett mejl:

“Vi har ett ansvar att undersöka vem vi säljer till, och så gjorde vi även vid försäljningen av Gotland Marieann. Efter att en köpare fått grönt ljus i en due diligence så är det dock svårt att ta ansvar för vad som händer med fartyget. För att försäkra oss ytterligare fanns en klausul med i försäljningsavtalet som fastställde att köparna inte får använda fartyget, eller sälja det inom 12 månader till någon som använder fartyget, i sanktionerad verksamhet. Vi kommer nu att överväga om vi ska undersöka vad fartyget användes till under de månader som fanns kvar i klausulen.”

Det tredje svenska fartyget ingick i NRK:s granskning. Enligt Mikael Lindmark hette fartyget Agneta Pallas 2 och ägdes av Energifonden Sverige. Fartyget såldes sedan direkt till Oceanica Shipping och går nu under namnet Navigator Ridge.

– Det här en anmärkningsvärd försäljning eftersom det såldes direkt till

FAKTA: FÖRSÄLJNING AV FARTYG TILL RYSSLAND

● Det är sedan 2023 förbjudet för medborgare i EU:s medlemsstater, fysiska personer som är bosatta i medlemsstaterna, samt juridiska personer, enheter eller organ som etablerats i unionen, att direkt eller indirekt sälja eller på annat sätt överföra äganderätt till tankfartyg för transport av råolja eller petroleumprodukter till fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ i Ryssland eller för användning i Ryssland.

● Medlemsstaternas behöriga myndigheter får under vissa omständigheter utfärda undantag från detta förbud på de villkor som de finner lämpliga. Myndigheterna får dock inte bevilja tillstånd om de har rimliga skäl att anta att tankfartyget skulle kunna användas för att transportera, eller återexportera för att transportera, råolja eller petroleumprodukter. Enligt bestämmelsen finns även ett notifieringskrav till behörig myndighet vid försäljning av sådana tankfartyg till tredje land. Överträdelse av förbudet kan medföra straffansvar enligt lagen om internationella sanktioner.

● EU-kommissionen har i en skriftlig vägledning gällande den aktuella bestämmelsen uttalat sig avseende bland annat begreppet ”överföra äganderätt”, avseende vilka som omfattas av bestämmelsen. EU-kommissionen har också i vägledningen uttalat sig om utredningsskyldigheten vid försäljning för att säkerställa att fartyg inte exporteras vidare för användning i Ryssland eller till aktörer i Ryssland.

Källa: Utrikesdepartementet

FOLLOW THE MONEY

Granskningen av skuggflottan gjordes av det journalistiska nätverket Follow The Money som har bas i Amsterdam. Vill du läsa hela deras granskning, gå in på www.ftm.eu

skuggflottan, säger han.

Till NRK säger redaren Fredrik Johansson att Energifonden gjorde allt som stod i deras makt för att utreda att fartyget inte skulle köpas av någon som avsåg att engagera det i den så kallade ”skuggflottan”. Ingen annan har tjänat så mycket på så kort tid, något som Energifonden bestrider, men inte har motbevisat i kommunikationen med NRK.

Sjömannen har mejlat Energifonden för en kommentar men inte fått något svar.

Helene Götberg

Besättningsman föll överbord - omkom

En besättningsman omkom efter att ha fallit överbord från det brittiskflaggade handelsfartyget World Prize i Bottenviken i mitten av oktober.

Det var i samband med att en lotslejdare riggades ombord som mannen föll överbord. Händelsen inträffade efter att fartyget lämnat Skellefteå, och betecknas som en mycket allvarlig sjöolycka.

En stor räddningsinsats inleddes omgående men mannen kunde inte hittas. Dagen därpå genomförde polisen dykningar i området, och mannen hittades då i vattnet. Den omkomne besättningsmannen är från ett utomeuropeiskt land.

Händelsen utreds gemensamt av haverikommissionerna i Storbritannien och Sverige.

Containerrekord för Göteborgs hamn

För Göteborgs hamn ökade containernolvolyten med fyra procent under årets tre första kvartal och nådde rekordnivåer både över kaj och på järnväg. Aldrig förr har så många containrar hanterats i hamnen under de tre första kvartalen som i år. Även roro-trafiken ökar något efter ett svalare fjolår.

Exporten av bilar till Europa minskade med 13 procent, medan importen ökade något. Exporten till USA minskade med 21 procent, mycket till följd av de amerikanska tullarna på bilimport från EU.

Nytt tvåårigt skärgårdsavtal på plats

Ett nytt tvåårigt skärgårdsavtal är klart. Det blev ett rent löneavtal utan några materiella förändringar.

Efter några veckors förhandlingar mellan Seko och Almega blev ett nytt skärgårdsavtal klart i slutet av september. Avtalet löper på två år, och gäller för de av Seko sjöfolks medlemmar som arbetar inom skärgårdstrafiken.

Det blev den här gången ett rent löneavtal, där höjningarna låg i linje med det så kallade märket, alltså den löneökning som industrifacket och arbetsgivarna kommit överens om och som fungerar som riktmärke för avtalsförhandlingar i alla sektorer på svensk arbetsmarknad.



Färre än aviserat sägs upp på Birka Gotland

I september varslade Viking Line 41 personer om uppsägning på Birka Gotland. Efter förhandlingar med facket blir det betydligt färre som får gå. "Vi har lyckats minska antalet personer som berörs av varslet avsevärt", säger Oskar Lindskog, ombudsman på Seko sjöfolk.

Det var den 23 september som Viking Line informerade sina anställda om att 41 personer på Birka Gotland, samtliga inom intendenturen, varslades om uppsägning. Efter förhandlingar mellan Viking Line och Seko sjöfolk får betydligt färre personer gå.

– Vi har lyckats minska antalet personer som sägs upp markant, säger Oskar Lindskog, ombudsman på Seko sjöfolk. Vi är aldrig nöjda när någon anställd sägs upp på grund av arbetsbrist, men vi har lyckats minska antalet personer som berörs.

Birka Gotland har i nuläget cirka 180 personer anställda inom Seko sjöfolks avtalsområde.

– Att betydligt färre än de varslade 41 personerna nu sägs upp beror delvis på naturliga avgångar, pensioner och andra individuella lösningar, säger Lena Marcus, sjöpersonalchef på Viking Line.

Anledningen till neddragningarna är enligt rederiet den rådande lågkonjunkturen. Personalneddragningarna motiveras med att företaget vill stärka lönsamheten och fortsätta utveckla kryssningsverksamheten.

Lena Marcus menar att en utvecklad kryssningsverksamhet mycket väl går att kombinera med personalneddragningar.

– Det är en ekvation som kan gå bra ihop, säger hon. Man tittar på koncepten, tittar över allt från restaurangernas öppettider, menyer med mera. Det är ju en rätt ny verksamhet, Birka Gotland är ännu i en uppstartsfas, så det är viktigt att vi ser över att man jobbar effektivt.

Oskar Lindskog på Seko sjöfolk har en annan syn på saken:

– Vi har i förhandlingen frågat rederiet hur de ska kunna behålla nuvarande servicenivå när ett stort antal personer inom intendenturen sägs upp. Vi ställer oss frågan om det går, säger han.

Från Seko sjöfolk ställer man sig också frågan till att varslen enbart handlade om manskapet ombord.

– Vi är inte direkt positiva till att hela besparingskravet hamnade på vårt avtalsområde och lämnar befäl och administrativ personal orörd, säger Oskar Lindskog.

Enligt Lena Marcus finns det naturliga förklaringar.

– Man har gjort den här helhetsbedömningen, säger hon. Den administrativa personalen är anställda i moderbolaget, för framdriften av fartyget behövs ett visst antal driftpersonal, men inom intendenturen är det möjligt att minska på personal.

Fack och arbetsgivare har enats om att i en lokal arbetsgrupp jobba med de lokala avtalen för att forma dem så att de bättre passar verksamheten. Arbetet startar i januari.

– Det hoppas vi ska kunna generera återanställningar framöver. Det är i alla fall vår ingång, säger Oskar Lindskog.

Ylva Bowes

IMO:s klimatavtal pausat

Det blev inget klimatavtal för den globala sjöfarten. Efter ett stormigt möte tryckte majoriteten av IMO:s medlemmar på pausknappen. Det uppskjutna mötet betyder troligen inte slutet för klimatpaketet och omställningens säkerhetsfrågor är fortsatt lika viktiga att hantera.

Förhandlingarna om styrmedelspaketet har pågått i många år. För två år sedan bestämde medlemsländerna i IMO, FN:s internationella sjöfartsorganisation, att den globala sjöfarten ska vara klimatneutral till 2050. I april i år godkändes regelverket, vilket innebär att för första gången skulle en global industri få bindande regler för att minska sina växthusgasutsläpp.

In i det sista var det dock osäkert om klimatpaketet skulle antas. Flera viktiga länder hade annonserat tydligt att de ogillar paketet. Det blev heller inget avtal när IMO:s särskilda kommitté MEPC (Marine Environment Protection Committee) möttes i november. IMO meddelade att diskussionerna är uppskjutna och att mötet återupptas om 12 månader.

Enligt Fredrik Larsson, senior advisor och ansvarig för miljö- & klimatområdet på föreningen Svensk Sjöfart, präglades mötet av röra, hätsk stämning och tuffa förhandlingar.

– Jag har aldrig upplevt ett liknande möte. Ingen annan av deltagarna heller, även de med många år i kommittén, säger han.

Den amerikanska administrationen drev på hårt för att få länderna att rösta emot avtalet. Det har framförts hot om tullar och att skjuta upp visum för besättningar, enligt nyhetsbyrån Bloomberg.

Motståndet finns främst hos de oljeproducerande länderna. Förslaget om paus kom från Saudiarabien precis när medlemmarna skulle rösta om själva avtalet.

Den svenska sjöindustrin, som har kommit långt i den gröna omställningen,



Foto: IMO

MEPC, Marine Environment Protection Committee, under det extrainsatta mötet i oktober.

har precis som EU arbetat hårt för att få avtalet godkänt. Fredrik Larsson tycker att det är olyckligt att beslutet inte kunde fattas nu, men samtidigt tror han att pausen faktiskt kan vara bra och han är heller inte förvånad.

En annan orsak till att det inte blev ett avtal är att det fortfarande finns flera oklarheter, bland annat om hur de fonderade medlen ska fördelas (se mer om fonden i faktarutan). Många länder är också irriterade på EU:s oklarheter huruvida unionens egna regler om utsläppsrättigheter ska vara kvar eller inte. Det finns stora risker för dubbelbeskattning.

– Klimatpaketet är inte kört, nu kan alla ta ett steg tillbaka, ta diskussionen i lugn och ro, göra förändringar, klargöra och på sikt nå en konsensus, säger Fredrik Larsson.

Det uppskjutna mötet innebär inte heller att omställningen på något sätt är över. Men den kräver en helt ny infrastruktur av kunskap. Det menar Karl Huss, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

En del av de fonderade medlen skulle

kunna användas till utbildning, så att omställningen blir rättvis. Nu försöker ITF hitta alternativa vägar att finansiera utbildningar, så att fler ska få möjlighet att ställa om säkert.

– De som arbetar på fartygen måste få kunskap om hur de ska hantera de nya bränslena som ska användas i omställningen. Men det är inte bara besättningen som behöver mer utbildning. Allt från ledningen på rederier till hamnar och räddningstjänst måste veta mer, så att det blir rätt från början, menar Karl Huss.

Han förklarar att ämnena i de nya bränslena är farliga, speciellt om man hanterar dem fel. Det rör sig om ämnen som måste förvaras och hanteras under till exempel högt tryck, låga eller höga temperaturer, och ämnena i sig är explosiva och/eller frätande.

– Vi känner till hur många av dessa ämnen betar sig sedan länge, men nu ska de användas på ett nytt sätt, där de utsätts för nya belastningar så som dynamiska rörelser. De kan dessutom behöva blandas och då kan vi få helt nya kemiska reaktioner, säger han.

Helene Götberg

FAKTA: IMO:S KLIMATPAKET

Förslaget till globalt klimatpaketet består enkelt förklarat av en kombination av system, som påminner om det regelverk som redan finns inom EU.

- Den ena delen är en drivmedelsstandard, där mängden tillåten växthusgas som får användas successivt kommer att minska.

- Den andra delen handlar om att den som släpper ut växthusgaser över tillåtna gränser får betala olika avgifter. Avgifterna går in till en fond (nettonoll-fonden) som kommer att förvaltas av IMO.

- De fartyg som släpper ut nettonoll behöver inte betala in något till denna nettonoll-fond. Fartyg som uppfyller det lägre målet, men inte det högre måste betala 100 dollar per

ton koldioxid. Fartyg som inte heller klarar det lägre målet måste betala 380 dollar per ton koldioxid.

- Förutom att premiera fartyg som använder drivmedel med noll eller nära noll i utsläpp ska de medel som fonden förvaltar även stötta mindre utvecklade länder, så att de också kan ställa om. Fonden ska också användas till utbildning.

Eagle S befäl friade efter kabelbrott

Det blev ingen dom mot befälerna på oljetankern Eagle S efter de uppmärksammade kabelbrotten i Östersjön på juldagen i fjol. Anledningen är att Helsingfors tingsrätt saknar jurisdiktion att döma i målet, eftersom kabelbrotten skedde utanför Finlands territorialvatten.

Kaptenen och två styrmän var åtalade för grovt sabotage och grovt störande av post- och teletrafik. Men tingsrätten avvisade åtalen eftersom finländsk straffrätt inte kan tillämpas på fallet.

Enligt domen ska finska staten ersätta de tre åtalades rättegångskostnader på sammanlagt 193 000 euro, rapporterar Yle.

TT-Line betalar 51 miljoner för oljespill

TT-Lines försäkringsbolag betalar drygt 51 miljoner till MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, för saneringen efter att färjan Marco Polo gick på grund. Hittills har myndigheten ställt krav på 64,8 miljoner, rapporterar P4 Blekinge.

Tusentals liter tjockolja läckte ut när Marco Polo gick på grund utanför Blekinge i oktober 2023. Saneringen på stränderna ledes av de drabbade kommunerna som i sin tur ersätts av MSB.

När det gäller saneringen på havet är läget annorlunda. Den görs av Kustbevakningen som än så länge inte har någon överenskommelse med TT-Lines försäkringsbolag.

Missnöje med ny tonnageskatt

Regeringen har lagt fram ett förslag om ändrad tonnageskatt, något branschen länge efterfrågat. Förslaget innebär bland annat att vissa verksamheter inom specialsjöfart inkluderas, samt att kravet på internationell fart tas bort och ersätts med ett krav på att fartyget används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.

Branschorganisationen Svensk sjöfart välkomnar förslaget, men tycker samtidigt att viktiga pusselbitar saknas.



Veritas först in i nya

Veritas Tankers blir första rederi att gå in i det nya svenska bareboatregistret. Samma datum som registret träder i kraft, den 1 februari 2026, siktar man på att flagga de två fartygen Astana och Astella svenskt.

I november skrevs ett lokalt avtal mellan Seko och Veritas Tankers på Seko sjöfolks kontor i Göteborg.

– Det här är ett skolboksexempel på hur en god relation mellan fack och redare kan leda till positiva saker, säger Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk. I det här fallet tycker vi det är extra kul eftersom det är fler fartyg under svensk flagg vi pratar om.

Riksdagen fattade i oktober beslut om ett svenskt bareboatregister som ska träda i kraft den 1 februari nästa år.

I juni köpte Veritas Tankers två fartyg, Bit Wind och Bit Wave, av Skärhamnsrederiet Tarbit. De vågade sig på att göra affären just tack vare att signalerna från regeringen var starka att ett svenskt bareboatregister var på gång.

– När den här affären dök upp, då fanns det ett ljus i tunneln, säger Ove Johnsson, vd på Veritas Tankers. Vi var ganska säkra på att ett bareboatregister var på gång, därför vågade vi ta steget och göra den här affären.

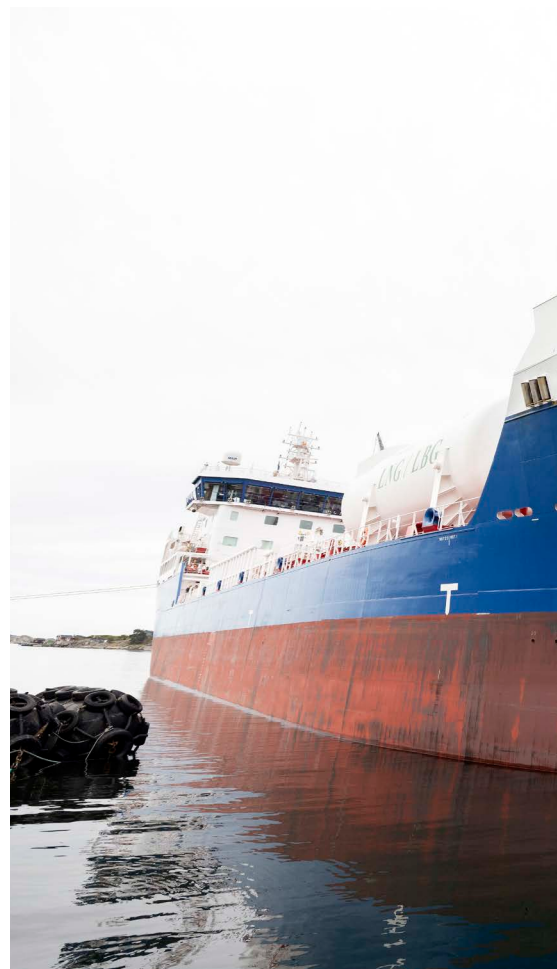
Bareboat charter, eller skeppslega som det heter på svenska, innebär att ett fartyg hyrs in i huvudsak obemannat och att den som hyr fartyget bemannar det själv. Vid skeppslega mellan ägare och redare i två olika länder är skeppet fortsatt registrerat i ägarens land men det registreras också i landet det hyrs in till.

Ägarlandets lagar styr ägarrelaterade frågor som till exempel inskrivning av ägande, in-teckningar och pantsättning. Däremot styr det nya registerlandets lagar frågor om skeppets drift i allmänhet, bemanning, sjösäkerhet, arbetsmiljö och tillsyn.

I det här fallet är det ett japanskt företag som äger fartyget, och Veritas Tankers som "hyr" det och för in det i det svenska bareboatregistret. Fartygen får därmed en grundflagg, men går i allt väsentligt under svensk flagg. Veritas chartrar fartyget på tio år, vilket är det vanligaste spannet.

» Det är klart att vi vill ha svensk flagg på våra fartyg om vi kan

OVE JOHNSSON, VD, VERITAS TANKERS



Astana och systerfartyget Astella, inköpta i juni av

Varför valde då Veritas Tankers att flagga svenskt? Ove Johnsson lägger en hand över bröstet.

– Hjärtat! säger han. Det är klart att vi vill ha svensk flagg på våra fartyg om vi kan. Min farfar startade det här rederiet en gång i tiden, och vi har flaggat svenskt i alla år. Det ska stå Donsö i aktern på våra fartyg, så är det bara.

Framöver väntar möten med myndigheter och fackliga organisationer, och mycket pappersarbete.

– Vi ska bli kallade till inflaggningsmöte med Transportstyrelsen för att lägga upp en plan framåt, förklarar Dick Höglund, senior advisor på Veritas Tankers. Vi har anmält att vi vill vara pilotprojekt i det här, det är därför vi går in redan första dagen.

bareboatregistret



Foto: Dick Gillberg

Skärhamnsrederiet Tarbit, blir de första två fartygen att flaggas in i det svenska bareboatregistret.

Ove Johnsson utvecklar:

– Transportstyrelsen och andra myndigheter ska inte börja jobba med registret den 1 februari. De ska börja nu, så att systemet är up and running den 1 februari. För oss är det viktigt att det finns ett svenskt bareboatregister, och att det kommer i gång omgående. Vi går gärna i bräsch och stressar på myndigheterna. Den 1 februari vill vi sätta svensk flagg på våra fartyg, då ska allt vara klart och förberett för andra att följa efter.

Astana och Astella är båda tankbåtar som fraktar olja och kem. De är på 13 800 DWT, kör på LNG eller LBG och har en besättning på 12 personer totalt, varav 5 på Sekos avtalsområde. De kör Europafart, framför allt på Nordsjön och Östersjön.

Besättningen kommer att se ut ungefär som på Veritas övriga fartyg, med en kvot

TAP-anställda enligt avtal och där alla går på svenska kollektivavtal.

Fartygen går i nuläget under holländsk flagg.

Ove Johnsson öser beröm över infrastrukturminister Andreas Carlson, som han tycker har levererat när det gäller förbättringar för sjöfarten, vilket innefattar såväl bortplockad stämpelskatt som ändrad tonnageskatt och införandet av ett bareboatregister. Och han har en alldeles särskild dröm vad gäller den stundande omflaggningen.

– Vår målsättning är att omflaggningen ska ske i början av februari, i Stockholm, med infrastrukturministern på plats. Det skulle vi hemskt gärna vilja få till, det hade varit väldigt roligt, säger han.

Ylva Bowes

Nytt system ska motverka GPS-strul i Östersjön

GPS-störningar har blivit vanligare, framför allt för fartyg som rör sig på Östersjön. Nu tas ett nytt system fram för att fartyg ska kunna positionera sig även vid störda satellitsignaler.

I princip alla fartyg använder idag satelliter för att bestämma sin position, kurs och fart. Men om satellitsignalerna störs eller försvinner kan det bli svårt och ibland farligt att navigera. Därför utvecklas nu ett alternativt system via ett EU-projekt, där Sjöfartsverket deltar tillsammans med andra Östersjöländer.

– Systemet fungerar som en backup när satellitnavigeringen inte fungerar som den ska. Systemet bygger på radiosändare på land som skickar synkroniserade signaler till fartygen. Ombord finns en mottagare som mäter signalerna och räknar ut fartygets position, säger Johnny Menard, systemingenjör på Sjöfartsverket.

En fördel med systemet är enligt Sjöfartsverket att man kan använda teknik som till stor del redan finns på till exempel kustradiostationer. Det gör att det blir billigare och enklare att införa, eftersom det inte kräver ny infrastruktur. Sjöfartsverkets roll i projektet är att tillhandahålla tre landstationer för ändamålet och installera teknik för införandet.

– När systemet är i full drift räknar vi med att få en positionsnoggrannhet mellan tio och 100 meter. Det är tillräckligt bra för navigering på öppet hav fram till farled där det finns fysiska sjömärken när satellitnavigering inte är tillgänglig, säger Johnny Menard.

Målet är att skapa ett robust och pålitligt navigationssystem i södra och mellersta Östersjön som kan stödja sjöfarten även när satellitsystemen störs. Projektet leds av luft- och rymdstyrelsen i Tyskland. Tester ombord på fartyg kommer att genomföras under 2026 och ett operationellt system ska vara framtaget till juni 2027. ●



Foto: Maritime and Coastguard Agency

Stena Immaculate säljs efter olyckan

Stena Immaculate, som tidigare i år blev påseglad och svårt brandhärjad utanför Englands kust, har sålts.

Det var den 10 mars som Stena Immaculate blev påseglad av det portugisiskflaggade containerfartyget Solong utanför Immingham på Englands ostkust. Stena Immaculate låg för ankar när händelsen inträffade, kollisionen blev kraftig och en häftig brand utbröt ombord. Båda fartygen evakuerades.

Nu meddelar Stena Bulk att fartyget sålts till en köpare som har för avsikt att låta reparera det på Desan Shipyard i Turkiet. Innan fartyget såldes flaggades det om från amerikansk till maltesisk flagg.

Vid tidpunkten för kollisionen fraktade Stena Immaculate flygbränsle för den amerikanska försvarsmakten. Fartyget är byggt 2017.

”Vi vill framföra vår uppskattning till alla inblandade i arbetet med bärgning och överföring av last för deras professionalism och stöd genom hela processen”, meddelar Stena Bulk i ett uttalande.

Myndigheterna fortsätter utreda omständigheterna kring olyckan.

Efter domen – ägaren vill skrota Baltic Star

Leif-Ivan Karlsson, ägare till k-märkta fartyget Baltic Star, dömdes nyligen för grovt bokföringsbrott kopplat till båten. Efter många turer meddelar han nu att fartyget ska skrotas.

Det k-märkta fartyget Baltic Star, som tidigare hette Birger Jarl, har haft en lång och brokig historia, vilket Sjömannen skrivit om i ett uppmärksammat reportage i nr 2 2025.

2016 köptes båten av entreprenören Leif-Ivan Karlsson som hade storslagna planer på att göra om den till ett maritimt nöjescenter vid Stadsgårdskajen i Stockholm. Men de planerna blev det inget av, och fartyget hamnade så småningom vid kaj i Lunde hamn utefter Ångermanälven, ett stenkast från den plats där Ådalenhändelserna 1931 ägde rum. Där har det legat sedan 2022, och Kramfors kommun har nästan lika länge kämpat för att få fartyget därifrån.

Nu ser det ut att bli verklighet.

Efter att dom fallit i ekobrottsmålet mot Leif-Ivan Karlsson, säger han nu att fartyget ska skrotas.

– Vi har inte hittat någon annan lösning, säger Leif-Ivan Karlsson till SVT. Hyresavtalet på Lunde kaj går ut 1 december så vi har bara i praktiken en månad på oss att ta bort den då.

I juni i fjol åtalades Leif-Ivan Karlsson för grov oredlighet mot borgenär, grovt försvårande av konkurs och grovt bok-



Baltic Star, som tidigare hette Birger Jarl, ligger i Lunde hamn utefter Ångermanälven. Den går vare sig i trafik eller används för hotell- eller restaurangverksamhet.

Foto: Jörgen Cardell

föringsbrott på tre punkter. Åklagaren yrkade på ett femårigt näringsförbud för Leif-Ivan Karlsson, samt en företagsbot om en miljon kronor. Han yrkade även på flera års fängelse. Allt detta relaterat till affärerna som kringgärdat Baltic Star.

När domen föll i slutet på oktober, dömdes Leif-Ivan Karlsson till villkorlig dom för bland annat grovt bokföringsbrott. Samtidigt friades han på flera åtalpunkter.

– Jag orkar inte överklaga. Jag fick varken näringsförbud eller fängelse. Det är jag nöjd med, säger han till SVT. ●

Annon

A-kassan

Månadsutbetalning från a-kassan

Från den 1 oktober i år får alla som har rätt till ersättning från a-kassan sina utbetalningar månadsvis.

– Det är en anpassning till förutsättningarna i den nya arbets-

löshetsförsäkringen som trädde i kraft den 1 oktober, säger Alexander Augst som är försäkringschef för Sekos a-kassa.

– Den nya arbetslöshetsförsäkringen är en månadsförsäkring där utbetalningen av ersättningen sker månadsvis, i efterskott. Genom att införa månadsutbetalning för alla som får ersättning från vår a-kassa följer vi den utbetalningsfrekvens som finns hos andra myndigheter,

som Försäkringskassan och CSN, säger Augst.

Två försäkringar

Den nya arbetslöshetsförsäkringen trädde i kraft samtidigt som den tidigare försäkringen finns kvar för den som har en pågående ersättningsperiod med dagar som går att nå. Det innebär att a-kassan kommer att hantera två försäkringar under en lång tid framöver.

SAN-pris för nytänk kring sommarpersonal

SAN-priset tilldelades i år Katarina Yng och Hamid Bani Shoraka på Destination Gotland för deras arbete med att skapa en tydlig och bra introduktion för sommarpersonalen ombord.

Sjöfartens arbetsmiljönämnd, SAN, delar varje år ut ett pris för berömvärda insatser inom arbetsmiljö till sjöss. Det görs vid den årliga konferensen som brukar hållas i anslutning till skyddsombudens dag, som i år inföll den 22 oktober. I år gick priset till Katarina Yng, HR-chef, samt Hamid Bani Shoraka, intendent, båda på Destination Gotland.

– Jätteroligt med uppskattning för arbetet man lagt ner, säger Hamid Bani Shoraka. Det visar ju att man är lite rätt ute i alla fall!

För några år sedan började man inom Destination Gotland jobba mer aktivt med kommunikationen till de många sommarfåglar som kommer till rederiet inför sommarsäsongen.

– De fick en mapp med lite bra-att-ha-information, så som många rederier har, berättar Hamid.

Men Hamid upplevde många gånger att informationen inte räckte. Ibland dök det upp personer ombord som såg lite vilsna ut. De visste inte vart de skulle ta vägen, Hamid hade inte fått information om att de skulle komma.

– Då kände jag att vi fallerat i vår kommunikation, de var inte förberedda för att börja jobba. Vi löste det alltid, men jag kände att vi måste vara bättre än så här.

Hamid frågade runt bland kollegor och sommaranställda vad de tyckte behövdes, för att få en helhetsbild.

– Mycket handlade om att skapa trygghet, säger han. För många är det deras första jobb, det kan vara lite nervöst. För andra är det första gången till sjöss, det kan också vara lite speciellt.

Arbetet mynnade ut i ett sätt att arbeta med introduktionen för nyanställda som ser helt annorlunda ut.

– Jag får i god tid, en vecka innan, information om vilka som ska komma ombord och jobba, när de kommer och så vidare. Vi mejlar till dem några dagar innan de kommer ombord så de vet att vi ser fram emot att de kommer, det skapar en förväntan. När de väl kommer ombord har vi ett ”trygghetsmöte” med pursern ombord där vi går igenom varför vi finns, hur jobbet fungerar, deras förväntningar, våra förväntningar. Så att de kan fokusera på att lära sig själva jobbet.

Destination Gotland har dedikerade handledare som plockas ut från sitt ordinarie schema för att handleda de nyanställda i tre dagar. De får en checklista som ska gås igenom, och den nyanställda får skriva på ett symboliskt kontrakt så de vet vad de förväntas kunna.

– Det har blivit jättemycket bättre med



Foto: Pelle Andersson

SAN-priset 2025 tilldelades Katarina Yng och Hamid Bani Shoraka från Destination Gotland. Prisutdelare var John Wahlstedt, nybliven ordförande i SAN.

det här sättet att jobba, säger Hamid. Visst, det tar tid och resurser, men det går så mycket lättare och smidigare för de nyanställda att komma in i jobbet och göra ett bra jobb. Det är absolut något vi vinner på.

I motiveringen sägs att Katarina Yng i sin roll som HR-chef skapat förutsättningar för förändring genom att ge Hamid tid och utrymme att driva projektet. Hamid Bani Shoraka har involverat kollegor ombord i projektet och skapat en helt ny introduktionsprocess för sommarpersonal. Tillsammans har de skapat en tryggare och mer inkluderande arbetsmiljö präglad av tillit och nytänkande, menar priskommittén. Priset består av ett diplom samt en prissumma om 7 500 kronor var.

Ylva Bowes

Regeringen vill utreda civilplikt inom transportområdet

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda och bedöma behovet av och förutsättningarna för civilplikt inom transportområdet.

Syftet är att tillgodose behoven av personal inom beredskapssektorn transporter vid höjd beredskap och lämna förslag på åtgärder.

– Det allvarliga säkerhetsläget är en påminnelse om vikten av att vi i Sverige ska kunna hantera höjd beredskap och i värsta fall krig. Att samhällsviktiga funktioner har tillgång till den personal

som behövs för att ytterst klara krigets krav är centralt. Ett robust transportsystem är av avgörande betydelse för många förmågor vid såväl civila kriser som höjd beredskap. Regeringen vill därför att Trafikverket utreder om det finns behov av att ha civilpliktig personal redo inom beredskapssektorn transporter, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

I dagsläget omfattas inte sjömän av civilplikt, vilket Sjömannen skrev om i förra numret.

Trafikverkets uppdrag rör personalför-

sörjning av samhällsviktiga verksamheter som är viktiga för totalförsvaret men som faller utanför Försvarsmaktens ansvarsområde. Myndigheten ska titta särskilt på vilka personalbehov på transportområdet som skulle kunna täckas genom civilplikt, eller om det finns andra åtgärder än civilplikt som skulle passa bättre för att möta behoven.

Uppdraget ska redovisas dels i en delrapport senast den 12 mars 2026 som särskilt ska fokusera hur mycket det skulle kunna kosta, dels i en slutrapport senast den 9 oktober 2026. ●

Vad innebär det egentligen att jobba som förtroendevald och hur kan en vanlig arbetsdag se ut? Sjömannen dyker ner i verkligheten hos några av Seko sjöfolks förtroendevalda.

Vara ett stöd och hitta lösningar

Folke Matrosow, sektionsordförande, Silja Line

– Mitt fackliga engagemang började redan på land, på andra jobb, säger Folke Matrosow, som i dag jobbar heltid som fackligt förtroendevald.



Folke Matrosow.

Folke Matrosow skulle bara gå till sjöss över helgen för att diska på Silja Symphony efter ett tips från en kompis. Men helgen blev betydligt längre än det först var tänkt.

– Jag blev kvar och fortsatte så småningom med att duka upp bufféerna,

berättar Folke Matrosow.

Det fackliga engagemanget från land tog han med sig ombord.

– På mitt jobb iland reagerade jag på när ledningen ville köra över folk, jag var engagerad och ifrågasatte det som skedde. Det hade jag sedan med mig på båtarna.

Och så har det fortsatt, idag är Folke Matrosow sektionsordförande i Seko sjöfolks Tallink/Silja-sektion och den som samordnar och leder arbetet och är sektionens ansikte både utåt och inåt.

– I mitt jobb handlar det förutom att organisera vårt arbete även om att jobba med och ta fram nya avtal, sitta med som fackets representant i olika förhandlingar.

Just att sitta med vid olika förhandlingar ser Folke som något väldigt viktigt:

– Ledningen har ofta en tendens att se ”rakt fram”, där har vi en roll att sitta med och tala för våra medlemmar för att försöka hitta lösningar.

Andra tillfällen då han sitter med kan vara när det rör en enskild medlems rehab, att till exempel vara med och lägga upp planer för återgång i arbetet. Men det är inte alltid det är så svart-vitt, facket mot arbetsgivaren. Medlemmar kan ibland ha gjort fel och faktiskt begått brott, som till exempel stöld ombord.

– I sådana fall handlar det snarare om att få medlemmen att ta arbetsgivarens bud om att säga upp sig frivilligt, att få denne att förstå att det är det bästa.

Betydligt roligare delar av arbetet är när förhandlingar leder till något riktigt bra som många blivit nöjda med.

– Det vi kallar för partiell tjänstledighet där den som är över femtio år kan gå ner i arbetstid och jobba 10/20 mot 75 procent av lönen är det många som nappat på, väldigt populärt och en riktigt bra sak vi fick igenom.

Folke ser gärna att fler engagerar sig fackligt men tycker att det går lite trögt med nyrekryteringar:

– Ofta krävs det att man själv har varit med om något där man ser att fackets roll är viktig, och där är det många gånger lättare att få med sig folk som kanske har några år i yrket, de lite äldre. Det är fortfarande svårare att locka yngre, de som nyligen börjat.

Wilhelmina Holmberg, kontaktombud, Rederi Ballerina

Den uppfattningen delas av en annan av Seko sjöfolks förtroendevalda, Wilhelmina Holmberg:

– Så är det, vi har många säsongsanställda och det är inte alltid lätt att få med sig de väldigt unga som kanske bara är inne och jobbar en tid.

Även för Wilhelmina är det Östersjön som utgör arbetsmiljön, i hennes fall som däcksmans ombord på några av båtarna i Stockholms innerstad som genom Rederi Ballerina driver två av lokaltrafikens pendlarlinjer.

– Jag har väl en femton år sammanlagt på olika rederier med trafik i Stockholms skärgård; Strömman, Blidösbolaget och nu Ballerina.

Det fackliga engagemanget har funnits med länge och hon känner en stolthet över att ha den roll hon har:

– Uppdraget handlar om att tjäna kollektivet, finnas där för medlemmarna och vara en kunnig motpart till arbetsgivaren. Att informera om avtalet och kollegernas



Wilhelmina Holmberg.

rättigheter men också se till att det efterlevs från arbetsgivarens sida. Det finns ofta kunskapsluckor på båda sidor.

Just att informera och se till att arbetsgivaren Ballerina följer avtalet bättre har varit en viktig fråga för Wilhelmina. Där kom också de tidigare erfarenheterna från andra rederier väl till pass.

En annan av hennes uppgifter är att få fler att gå med i facket, få fler att förstå att man är starkare tillsammans än om alla bara muttrar över upplevda missförhållanden var och en på sitt håll.

– Jag själv brinner för det, när man ser att ens arbete faktiskt leder till förändring. Som den väldigt viktiga frågan om hytter och övernattningsmöjligheter ombord på de längre turerna, det är inte minst viktigt ur ett kvinnligt perspektiv.

Wilhelmina (som för tillfället är tjänstledig för studier) kan verkligen rekommendera fler att engagera sig i det fackliga arbetet:

– Absolut, det är så många frågor man kan vara med och driva. Det är också väldigt givande de gånger man träffar andra förtroendevalda att få bolla idéer och erfarenheter när vi möts i olika sammanhang, känna att man är en del av det större kollektivet.

Stefan Blomberg



I den här spalten svarar
Seko sjöfolks ombudsmän
Peter Skoglund, Oskar
Lindskog, Camilla Widman,
Pelle Andersson och Mikael
Lindmark på fackliga frågor.

Mejla din fråga till
redaktion@sjomannen.se

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Kan min beviljade semester återkallas?

Kan arbetsgivaren återkalla min beviljade semester? Eller avbryta min semester och kalla in mig att jobba?

Undrande

Grundprincipen är att en fastställd semesterledighet i princip är bindande, vilket står i semesterlagen. Men i semesterlagen står också att en avvikelse kan ske om det föreligger så kallade ”synnerliga skäl”. Det kan vara situationer där något oförutsett inträffar där arbetstagarens närvaro anses vara nödvändig. Till exempel akuta driftstörningar, omfattande personalbortfall eller andra omständigheter som gör att verksamheten riskerar att ta skada om inte personal kallas in. Det är en ganska högt ställd tröskel för att ”synnerliga skäl” ska kunna åberopas, men i slutändan är det ändå en bedömningsfråga där det är upp till arbetsgivaren att bevisa att så är fallet.

Om arbetsgivaren ändrar din beviljade semester under pågående ledighet är

arbetsgivaren skyldig att ersätta dig för uppkomna merkostnader, till exempel avbokningsavgifter, förlorade reseförskott eller andra ekonomiska förluster. Även när ändringen sker innan din semester börjar är arbetsgivaren skyldig att i möjligaste mån samråda med dig och ta hänsyn till dina intressen.

Vissa kollektivavtal kan innehålla särskilda bestämmelser som reglerar i vilken omfattning arbetsgivaren har rätt att ändra beviljad semester. Då har kollektivavtalet företräde, under förutsättning att dina minimirättigheter enligt lag respekteras. I sådana fall är det viktigt att du får arbetsgivarens beslut, inklusive de synnerliga skäl som åberopas, skriftligt så att det går att kontrollera i efterhand att allt gått rätt till.

Sammanfattningsvis kan man säga att det tillhör undantagen att en arbetsgivare får ändra en beviljad semesterledighet eller avbryta en pågående. Arbetsgivaren ska vara restriktiv med att åberopa ”syn-

nerliga skäl”. Om det blir en tvist där det visar sig att kraven på vad som räknas som ”synnerliga skäl” inte uppfylls av arbetsgivaren, kan denne bli skadeståndsskyldig.

Det är viktigt att känna till att du som arbetstagare inte kan neka om arbetsgivaren beordrar dig att avbryta din semester för att återgå till arbetet. Men – då måste ”synnerliga skäl” föreligga. Om du skulle bli beordrad att avbryta din semester finns ingen lagstadgad regel om ersättning eller kompensation i form av extra lön eller liknande, utan du får bara betalt för merkostnader du haft. De semesterdagar du går miste om där och då sparas, och du får ordinarie lön.

Det är ganska vanligt att arbetsgivare betalar ut kompensation för avbruten semester, men det är ingen lagstadgad rättighet.

Arbetsmiljörättsansvarig ombudsman
Pelle Andersson

Annon



Sjömanskyrkan Stockholm



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

Nynäshamn

Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Kaknäs Sjömanscenter

Besöksadress: Kaknäsvägen 30

Våra verksamheter är:

- Fartygsbesök i närliggande hamnar
- Läsrum
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

Ombonat ombord

– så kan du göra din hytt mer personlig



Tomtar, krukväxter eller färgglada faltar. Valmöjligheterna för dig som vill pynta hytten är många och enligt Katja Eriksson på Silja Symphony och Magnus Andersson på Eckerö Linjen är det värt det för att få en mer hemtrevlig känsla. Men vad ska man tänka på och vilka regler finns egentligen på de olika rederierna?

TEXT Jennifer Berglund FOTO Jennifer Berglund samt privata

Kallskänkan Katja Eriksson, 52, hävdade bestämt att hon aldrig skulle jobba på en båt. Trots det har hon nu arbetat till sjöss i tjugotvå år. De första åren på en annan Silja-båt och nu på Silja Symphony där hon varit i nitton år.

– Jag jobbade på en restaurang i Finland tills de sålde hotellrestaurangen och jag blev utan jobb. Då tänkte jag att jag skulle testa något helt annat, säger Katja.

Det är inte bara jobbet på Symphony som varat länge, Katja har också haft samma hytt de senaste sjutton åren. Redan från början kände hon att det var

viktigt att hytten skulle vara personlig och började därför ta med egna påslakan och blommor.

– Jag brukar försöka matcha färgerna så att det jag köper ska passa in i hytten och så måste det vara tillräckligt litet för att få plats i resväskan. Jag har haft tur och bott i samma hytt så länge, men annars måste man ju också vara beredd på att byta någon gång om året och flytta allt.

Just nu har hytten blommigt tema. Men genom åren har Katja bytt ut pyntet för

att få variation och hon pyntar också olika beroende på säsong.

– Jag brukar byta pynt vid jul, påsk och halloween. Jul är roligast, speciellt om jag är här över julen.

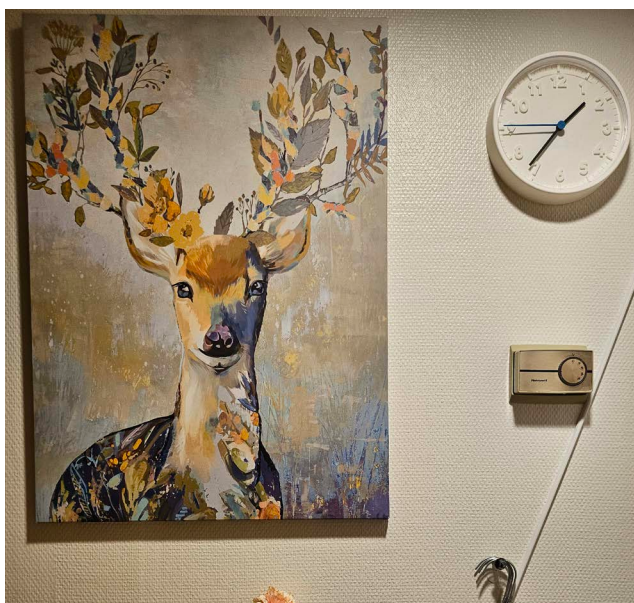
Att dela hytt med någon som inte gillar pynt kan vara ett hinder och Katja har alltid varit noga med att fråga personen hon byter med innan hon pyntat.

– Det kan ju vara någon som inte tycker att det ska vara så mycket och då får man ju ta ner. Men just nu byter jag med min man, så då fungerar det bra. Men jag tar ner vissa saker när jag går av så att inte allt är framme och jag har sagt att han får säga till om det blir för blommigt, säger Katja med ett skratt.

Trots att långt ifrån alla kollegorna pyntar sina hytter är det ingen som tycker att det är konstigt att Katja gör det, tvärtom får hon bara höra positiva ord.

– Ingen har sagt något negativt, utan bara att det är mysigt. Man är ju mycket i hytten, nästan halva sitt liv. Jag vill ha hemtrevligt så att det känns att jag kommer till min egen hytt, avslutar Katja.

Magnus Andersson, 44, började karriären till sjöss med ett sommarjobb i kallskänken på Birka Princess för att senare



Magnus Andersson vill gärna ha det personligt och hemtrevligt i sin hytt.

Namn: Magnus Andersson
Ålder: 44
Bor: Solna
Familj: Pojkvän och katt
Gör: Servicevärd på m/s Eckerö



Katja Eriksson har just nu ett blommigt tema i sin hytt. Hon varierar pyntet beroende på säsong, och tycker egentligen julen är allra roligast.



Namn: Katja Eriksson
Ålder: 52
Bor: Bromarv, Finland
Familj: make Mattias och sonen Emil
Gör: Kallskänka på Silja Symphony

TIPS & TRIX

Katjas och Magnus fem bästa tips för att göra hytten mer personlig:

1. En bra start är egna lakan med mönster.
2. Växter gör stor skillnad. Gärna en grön garderobsblomma som inte behöver så mycket vatten eller ljus.
3. Tänk på att vissa textilier måste vara brandsäkra, till exempel gardinerna.
4. Använd elektriska ljus eller ljusslingor.
5. Kolla upp vilka regler som finns på ditt rederi innan du börjar pynta.

övergå till serveringen och bli kvar på heltid. Idag jobbar han som servicevärd på Eckerö Linjen sedan fem år tillbaka. Sedan han fick en permanent hytt har han alltid haft något litet pynt där.

– Jag vill att det ska vara personligt och hemtrevligt, det är ju ändå där man sover största delen av året, säger Magnus.

Just nu består pyntet av ett par växter,

en tavla, mattor och en filt på sängen för att få lite färg. Men också praktiska saker som ett kylskåp och en tv.

– Jag är väldigt beroende av att känna mig hemma för att kunna ladda batterierna i lugn och ro.

Nuförtiden är det samma pynt hela tiden, men när Magnus hade en större hytt

brukade han också julpynta.

– De flesta ordinarie har väl nånting, även om det oftast är kylskåp och tv de skaffat. Sedan finns det de som är mer händiga som fixat hyllor, bord och snygga metallföremål att pynta väggarna med. Så där kan man ju vara lite avundsjuk ibland att jag inte kan sådant, avslutar Magnus med ett skratt. ●

SÅ SÄGER REDERIENA:

Intendent på Eckerö Linjen:

Generellt är det okej att pynta hytten med personliga grejer när man är på jobb, men dessa ska tas bort då man går på ledighet.

Sedan kan det ju vara så att man kommit överens med den man delar hytt med att vissa personliga saker kan vara kvar. Pyntningen behöver dock hållas på en sådan nivå att städ enkelt kan komma åt att städa i hytterna.

Hans Friberg, operativ chef Tallink Silja AB:

Vi har ingen specifik policy när det gäller att pynta sin hytt, men det finns förstås vissa säkerhetsregler att förhålla sig till kring brandskydd och att textilier som

till exempel gardiner ska vara brandklassade. Men så länge man följer dessa regler tycker vi bara att det är roligt att våra medarbetare vill göra sina hytter mer personliga och hemtrevliga.

Från Göteborg till Halifax

– trivsamt liv över nyckfulla Atlanten

Carmens gröna skrovsidor tornar upp sig som ett höghus i Skarvikshamnen på Hisingssidan i Göteborg och mullrar belåtet när bilarna pilar in i den jättelika fartygsmagen. Det är en imponerande syn. Ombord arbetar ett tjugotal personer från olika delar av världen – ett sammansvetsat maskineri.

TEXT Malin Vive FOTO John Andersson

När Wallenius Wilhelmsens drygt 230 meter långa svenskflaggade lastfartyg Carmen ligger vid kaj i Göteborg är det full aktivitet ombord. Blänkande nya bilar lastas in i ett jämnt flöde inför nästa etapp, Zeebrugge, där det ska lastas ännu fler bilar. Därefter väntar Southampton och sedan bär det över Atlanten till Halifax.

På kajkanten nedanför den stora lastbryggan står Emma Israelsson med knallgul jacka och checkar av i sina papper. Hon är lastövertakare och länken mellan bokning och hamn, och ska se till att lasten – ofta tusentals bilar – kommer till rätt destination och har rätt placering. Minsta fel riskerar orsaka en tidskrävande och dyr omlastning.

– Det är ett pussel varje gång, men det är det jag gillar – att få allt att klaffa, säger Emma och ser munter ut.

Emma började jobba till sjöss för 23 år sedan. Hon har varit både matros, styrman och vikarierande över-

styrman, men för åtta år sedan gick hon iland för att plugga och bilda familj. Men havet släpper inte taget så lätt. Nu är hon tillbaka som cargo superintendent för Wallenius Wilhelmsen Ocean, fortfarande nära havet men med fast göteborgsmark under fötterna.

– Det funkade bättre för familjen.

I dag har det varit en extra rolig dag på jobbet, för när Carmen anläppt och Emma tidigt i morse gick upp på lastbryggan stötte hon på sin gamla kollega, matrosen Roy Vicente Rico, som jobbar på Carmen nu. De arbetade tillsammans för många år sedan på ett annat av Wallenius svenskflaggade fartyg, Don Carlos.

– Det var så fantastiskt jätteroligt att ses, det är otroligt att vi möts igen idag! säger Emma och kramar om Roy hårt.



alifax





Gustav Kullgren är matros och andrestyrman.



Shirley Cucal Sabio förbereder en jordgubbstårta. Hon har jobbat som mässman på Carmen i två år.



När man jobbat länge tillsammans ombord och plötsligt av en slump ses igen efter många år blir det så särskilt varmt, som att återse en kär familjemedlem. De kollar snabbt och hjärtligt av läget med varandra, var de arbetat och vad de gjort sedan sist, och båda ser lika glada ut.

Roy Vicente Rico har arbetat för Wallenius sedan 2002 och har varit på Carmen i två år. Här trivs han fint.

– Det är en harmonisk besättning med bra stämning och samarbete. Nu finns det många trevliga båtar, men Carmen är bra, jag tycker om att vara här, säger han.

Som TAP-anställd har Roy bättre villkor på ett svensklagat fartyg än vad många andra länder lyckats förhandla fram. Här jobbar han fem-sex månader i sträck och är sedan ledig drygt två. Då brukar han åka hem till Filippinerna.

– Men under covid var det tufft, man kunde inte komma in och ut. Jag gick utan lön i åtta månader, det var inte roligt, säger han.

På Carmen far han över hela världen. Biltransporterna löper mellan Europa, över Stilla havet till Asien och över Atlanten till USA.

– Den traden är rätt vanlig, fram och tillbaka mellan Halifax och Europa. Den är ok men på vintern kan det gå höga vågor. Det kan vara lite jobbigt ibland, men på det stora hela funkar det bra, säger Roy.

På lastbryggan stöter vi också på matrosen Henrik Pettersson, som just löst av matroskollegan Magnus,

som mönstrade av i Göteborg idag. Henrik ser lite stressad ut när vi kommer och frågar om jobbet.

– Det här är min första dag så allt är lite förvirrat. Men jag kan berätta om mitt gamla jobb, skrattar han och berättar att han just mönstrat av Visborg, som går med både passagerare och last.

När vi frågar vad han hoppas av sin nya arbetsplats kommer svaret snabbt.

– Det är kul att byta lite, testa något nytt. Nu blir det bilar och längre rutter. Atlanten ska bli spännande.

» Det är en harmonisk besättning med bra stämning och samarbete

ROY VICENTE RICO

I dag är det över tusen bilar som ska lastas på Carmen, men det kan bli mycket annat också. Allt som rullar får komma ombord, till exempel jordbruksmaskiner. Det finns tretton däck, fem är fällbara hängdäck, och när alla däck används rymmer nästan 8 000 bilar. Bilarna som körs ombord är sprillans nya och blanka, de parkeras ofattbart tätt intill varandra och surras hårt vid

varje hjul både fram och bak. Inget får förstöras under transporten.

Med så många däck finns förstås också hiss ombord. Vi tar oss upp till femte våningen och letar oss fram i evighetslånga korridorer. Inga skyltar skvallrar om riktning, så vi chansar och försöker använda näsan, vilket visar sig vara en bra taktik.

I den rymliga mässen doftar det ljuvligt av lasagne och grillad kyckling. Det är strax lunchdags och kockstewarden Kriston Go dela Paz står vid stekpannan



Ett kärt återseende för Emma Israelsson och Roy Vicente Rico som jobbade tillsammans för många år sedan.



Kriston Go dela Paz är kocksteward och huserar i det rymliga köket. Han är mån om att försöka laga mat som passar alla.

och ser riktigt nöjd ut. Allt är enligt tidsschemat och efterrätten på gång, perfekt.

Kriston mönstrade på Carmen i Yokohama förra året. Tidigare jobbade han på ett tankfartyg. Den största skillnaden mellan att jobba på tanker och lastfartyg tycker han är lukten:

– På tankfartyg kan det lukta petroleum ända upp till köket ibland, och det passar inte särskilt bra till matlagning. Här på Carmen luktar det mycket bättre och friskare, säger han.

I dag lagas mat till 22 personer som är ombord. Utöver lasagnen tänkte Kriston servera nystekta köttbullar, smörgåstårter och rökt lax.

– Jag försöker laga mat som passar alla. Vi har ju både svenskar, polacker, sydeuropeer och asiater i besättningen och det måste finnas något för varje smak. Maten är väldigt viktig för att alla ska trivas. Det blir som en liten guldkant för besättningen.

Vid köksbänken intill står kökskollegan Shirley Cucal Sabio och fixar med en maffig tårtbotten som snart ska bli jordgubbstårter.

– Det ska vara choklad på den också. Jag tror nog att den kommer uppskattas, säger hon.

Shirley har varit till sjöss sedan 2013 och på Carmen har hon jobbat i två år som mässman. Tidigare jobbade hon på passagerarfartyg med hälsorådgivning, spa och massage. Det gillade hon också.

– Jag tycker om att jobba med människor och trivs

» Det känns bra att kunna ge något fint eller gott till mina kollegor

SHIRLEY CUCAL SABIO

med serviceyrken. Det känns alltid bra att kunna berika, ge något fint eller gott till mina kollegor eller passagerare. Att ge något till andra ger dig själv en inre styrka.

Nu rör hon sig vant mellan bänkarna i den generösa mässen och hämtar nya ingredienser till tårtan. Annars brukar hon lägga ner allra mest omsorg på sina sallader:

– Salladerna är väldigt viktiga. Det känns bra att ge besättningen nyttig mat, som är så god att de vill äta riktigt mycket! Kvalitet är viktigt för att människor ska må bra.

Hon väljer bland jordgubbarna och funderar lite.

– Lika viktigt är det att möta någon med ett leende. Det kan göra stor skillnad, det kan göra en bra dag för någon. Sådant vill jag gärna bidra med!

Carmen är drygt 230 meter lång och 30 meter bred, och det märks när man är på besök ombord. Vi går i många och långa korridorer och får ta hiss fram och tillbaka mellan alla våningsplan.

Uppe på bryggan träffar vi kapten Niklas Svensson, som är från Karlskrona. Han började sin yrkesbana som matros i slutet av 90-talet och har varit sitt rederi trogen i 26 år. Just på Carmen har han "bara" jobbat i tre år. Nu har han varit ombord i en månad och berättar att det är ytterligare tio veckors jobb innan avmönstring i Panama.

Niklas ser inget problem i att ha haft samma arbetsgivare i nästan 30 år, tvärtom.





– Det är ett så pass omväxlande och trevligt jobb, så det har aldrig funnits någon anledning att byta. Och Carmen är bäst, trots att hon nu hunnit bli 15 år gammal, säger Niklas.

Vi kommer att prata om dramatiken i Baltimore i USA för ett par år sedan, då den tungt trafikerade bron över hamnen rasade och flera människor dog. Carmen drabbades, olyckan hände precis bakom aktern på dem när de låg innanför bron och lossade, berättar Niklas.



Niklas Svensson, kapten.

– Jag mönstrade av dagen innan så jag hade tur. När jag landade på Kastrup och såg nyheten i telefonen trodde jag inte mina ögon. Det är väldigt otäckt när det kommer så nära, men lyckligtvis var det ingen ombord som skadades.

Carmen låg sedan instängd i nästan fem veckor innan de hade reparerat bron och man kunde komma ut.

– Alla var tvungna att hålla sig ombord, så det gick inte att åka hem och vänta. Det var många som tyckte det var påfrestande att bara gå omkring och skrota, och ingenting få veta.

Carmens planerade rutt de närmaste dagarna är först Zeebrugge och om ungefär en vecka lossar man i Southampton.

– Där väntar vi in det stora lågtrycket som är på ingång. Sedan går vi över Atlanten till Halifax. Om det är platt vatten tar det cirka en vecka, annars kan det ta ungefär tio dagar, säger Niklas.

– Men vi är faktiskt oftast på Stilla havet. Bilarna vi har ombord idag kommer ju från Kina och Korea, nu ska de vidare. Sedan hämtas nya.

De långa traderna över Atlanten och Stilla havet gör livet ombord mer utsatt. Plötsligt kan det komma ett oväder. Hur hanterar man en orkan till exempel, på ett fartyg som har många dagar eller veckor kvar till hamn?

– Det är enklare att undvika det. Vi brukar försöka köra runt och hålla oss borta från dåligt väder. Man vill ju inte riskera att skada lasten, det kan bli dyrt, säger Niklas.



Gustav Kullgren har fått besök av pappa Claes, mamma Anette och morfar Lars-Olof Larsson.

Uppe på bryggan träffar vi Gustav Kullgren, som är matros och andrestyrman. I dag när Carmen ligger i hamn har han fått familjebesök, så han sitter med pappa Claes, mamma Anette och morfar Lars-Olof Larsson i en skön soffgrupp på bryggan och dricker kaffe.

Morfar Lars-Olof är 90 år och har själv varit på sjön som flottist och gjorde värnplikt på HMS Gladan. Men han har aldrig förut varit ombord på ett lastfartyg av Carmens storlek. När vi frågar hur det känns att ha ett barnbarn som har valt havet liksom han själv en gång i tiden, blänker tårarna i ögonvrån.

– Ja, det är verkligen en upplevelse. Jag är så stolt över Gustav. Vilket fartyg. Tänk att han jobbar här, och styr detta fartyg över världens hav, säger Lars-Olof och tittar vördnadsfullt över kommandobryggans alla styrspakar och skärmar.

Scenen är alldeles äkta och rörande in till hjärtat.

Gustav själv är effektiv och glad som en lärka. Det är kul att visa morfar och föräldrarna runt i Carmen, vi på Sjömannen får glida med på generositeten och erbjuds en specialvisning på övre däck.

Morfar Lars-Olof, 90 år, är stolt att barnbarnet Gustav gått i hans fotspår

Det blåser friskt häruppe och det är väldigt stort. När man tittar ner är det lätt att hisna med 44 meter till kajen, alla bilarna som ska ombord ser plötsligt ut som små leksaksbilar. Vi går över en basketplan och en helikopterplatta. Gustav berättar att när det är hård vind kan helikoptern inte landa, då får man vinscha ner lotsen istället.

Efter en bättre promenad (ja, däckat är perfekt för dagliga löprundor) kommer vi fram till poolen. Den är rätt djup och strax ovanför vattenkanten finns en

konstruktion som ska hindra vattnet från att skvalpa ur vid grov sjö. Gustav gillar poolen.

– Det är väldigt skönt att kunna plaska lite här när det är varmt. Men det är faktiskt mest vi nordbor i besättningen som gör det, nästan ingen av filippinarna.

Poolen används också gärna vid ekvatorodop: När någon i besättningen korsar ekvatorn för första gången ordnas namngivning och bus. Gustavs namn är Makrill, det är 1,5 år sedan nu.

– Man brukar döpas efter en fisk, sedan brukar det vara lite fest med olika utmaningar, säger han.

Utmaningarna får gärna vara lite jobbiga eller äckliga. Uppfinningsrikedomen brukar vara rätt stor kring de här ekvatorsdopen.

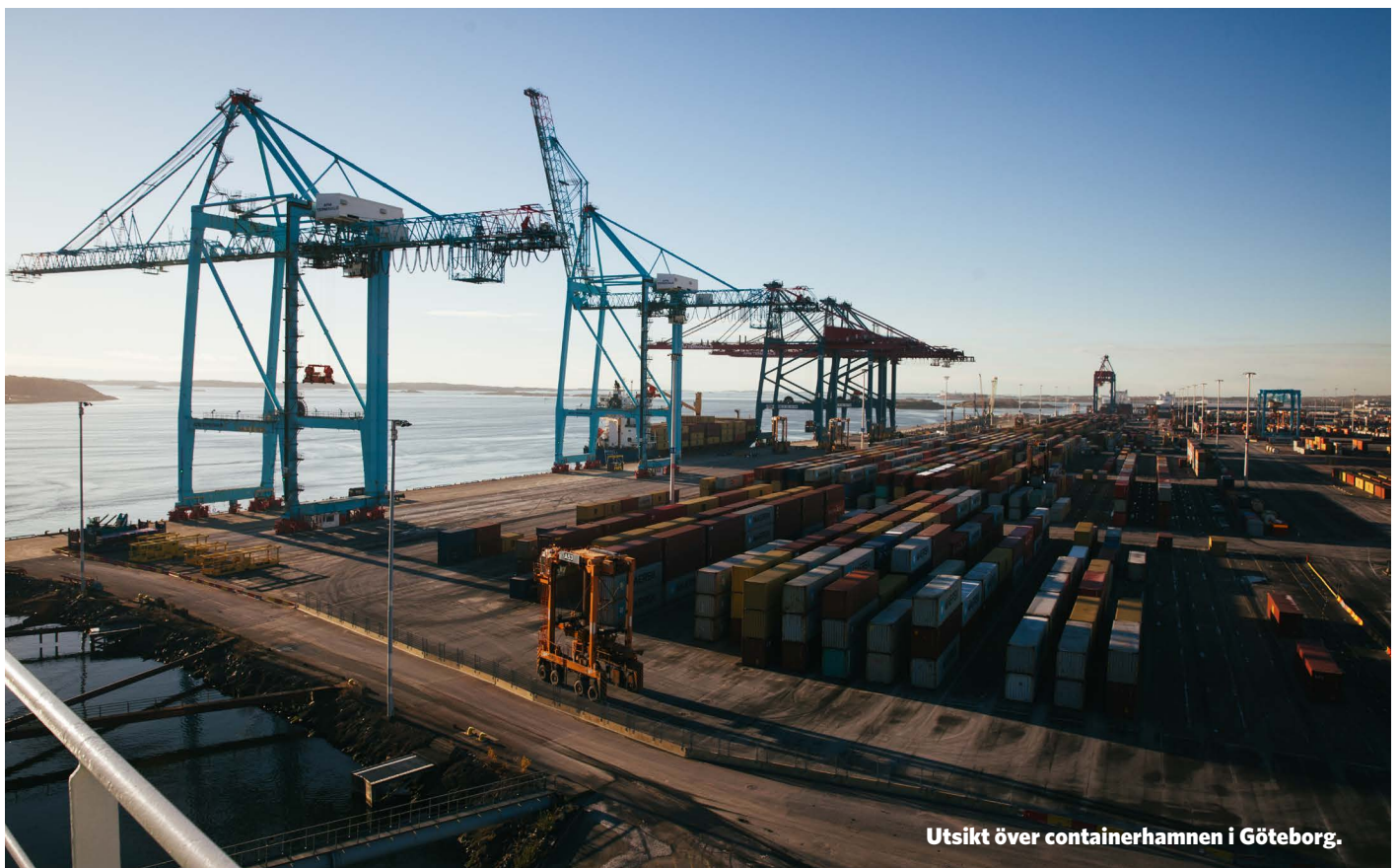
– Jag fick äta en smörgåsar, det var rätt tungt. Man kan bli inkletad i olja också, säger Gustav med ett glatt flin.

Efter en rätt kall och blåsig promenad tar vi hissen ner till den varma och dånande maskinen. Mycket ska kollas innan avfärd och inspektörer och maskinchef har fullt upp. Vi stöter på de båda motormännen Rolly Buenvenida Borres och Allan Martin Tiangco, som har över trettio års erfarenhet till sjöss. Rolly som oljare och Allan montör. Rolly har seglat med svensk flagg på Wallenius sedan 1999 och Allan sedan 2000, och båda uppskattar arbetsmiljön på svensksflaggade fartyg.

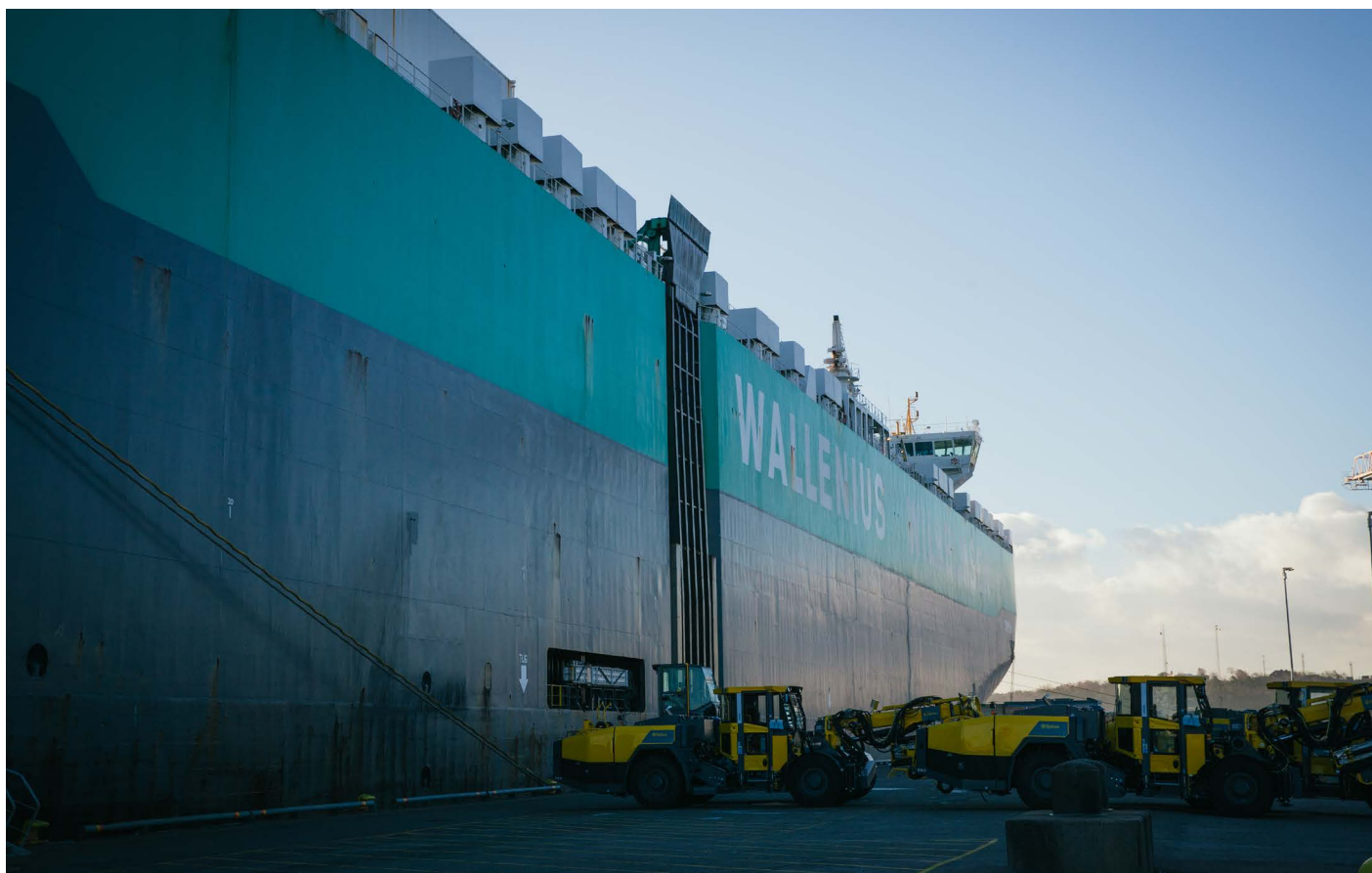




Båtsman Victor Camat.



Utsikt över containerhamnen i Göteborg.



På nära håll ser var och en av bokstäverna på skrovet ut att vara minst tio meter höga.



– Det är rent och snyggt, vi känner oss trygga här och det är bra rutiner, säger Rolly. Allan fyller i:
– Morgonmöte varje dag, checklistor och sådant, det är viktigt. Och kollegorna är bra också.

Båtsmannen Victor Camat ansluter nyfiket till sällskapet. Rolly, Allan och Victor har jobbat länge tillsammans, de kommer alla från Filippinerna och känner varandra väl.

När vi slagit oss ner i sällskapsrummet några våningar upp berättar de att arbetspassen ofta löper från sex på morgonen till fem på eftermiddagen, så man brukar inte hinna med så mycket fritid ombord, mest blir det jobb, mat och sömn.

– Men på lördagar är det halvdag, och söndagar är lediga. Då ringer man gärna familjen därhemma och pratar. Ibland tränar vi i gymmet tillsammans eller tittar på film. Ibland blir det karaoke, säger Victor.

På väg ner till kajen igen sitter matrosen Jerome Daves Galaura vid lastkajen och checkar sina listor. Han har arbetat för Wallenius sedan 2013 och ansvarar för fartygets säkerhet i hamn. Vi bockas av i pappren och det noteras exakt hur dags vi gått iland.

– När vi inte ligger i hamn jobbar jag med underhållsarbete ombord. Så tar jag ofta hand om utkiken om kvällarna, säger Jerome.

– Det är bra att jobba på svensk flagg. Att man kan jobba ihop till en pension är väldigt bra, på sådana fartyg vill man gärna jobba. ●



Victor Camat, Allan Martin Tiangco och Rolly Buenvenida Borres har jobbat länge tillsammans.

FAKTA: M/S CARMEN

Byggt: 2011 av Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Okpo, Sydkorea.

Flagga: svensk

Dödviktston: 31 166

Antal bildäck: 13 (5 fällbara)

Bilar: 7 879

Däckkapacitet: 66 600 m²

Sängplatser: 38 st

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Reservdelar tillverkas med 3D-skrivare

Med hjälp av en 3D-skrivare tillverkade Ulrica Sandgathe, andre fartygsingenjör på isbrytaren Ymer, nya lamphuvor till fartygets indikationslampor. För det prisades hon med 10 000 kronor vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag 2025.

Isbrytaren Ymer är byggd 1977 och med åren har det blivit allt svårare att hitta reservdelar till det snart 50 år gamla fartyget. När delar tas ur produktion leder det ibland till att man blir tvungen att byta betydligt mer utrustning än bara den enskilda detaljen som gått sönder. Men sedan ett par år tillbaka har besättningen hittat ett sätt att lösa vissa av de här problemen. Med hjälp av en 3D-skrivare som installerats i maskinavdelningen kan man numera tillverka reservdelar i plast på egen hand. Det kan handla om ändstycken till ledstänger, ramar till mätare eller plastluckor till larmknappar. Ulrica Sandgathe är en av dem som använder sig av tekniken. Hon kom på idén att rita upp och skriva ut lamphuvor som används för att skydda indikationslamporna till generatorvärmaren i maskinavdelningen.

”Jag behövde skriva ut två, tre stycken innan jag fick måtten rätt, men sen blev det bra.”

– Indikationslamporna sitter i golvhöjd och det är lätt att man springer förbi dem med en stol och eller dunkar till dem med dammsugaren så att de går sönder och behöver bytas. Den här gången hade vi inga fler lamphuvor i lager och modellen finns inte att köpa längre, säger hon.

Ulrica Sandgathe berättar att idén att använda 3D-skrivare för tillverkning av reservdelar kom från en reparatör som tidigare arbetade på Ymer. Han hade en egen 3D-skrivare i hytten som användes för framställning av delar ombord. Beslut togs om att köpa in en 3D-skrivare till fartyget tillsammans med ritningsverktyget Autodesk fusion 360 och numera används utrustningen av flera i besättningen. Lamphuvorna är utskrivna i transparent och biologiskt nedbrytbar plast. Att skriva ut dem tog cirka 20 minuter medan själva ritningen tog runt en timme med stöd av reparatören på Ymer, berättar Ulrica Sandgathe.



Ulrica Sandgathe säger att 3D-skrivare kan användas för utskrift av en mängd olika reservdelar ombord.

– Jag behövde skriva ut två, tre stycken innan jag fick måtten rätt, men sen blev det bra. Att rita i Autodesk är inte särskilt svårt, men har man inte använt digitala ritningsverktyg tidigare kan man söka efter instruktionsvideos på Youtube. Där finns en massa hjälp att få.

Något man bör vara särskilt noga med, säger hon, är att välja rätt material till sin utskrift. Framför allt om delen som tillverkas kommer att utsättas för höga temperaturer, olja, kemikalier eller andra typer av särskilda påfrestningar.

– Är det något som ska upp på ett trappräcke spelar det kanske inte så stor roll, men handlar det om någon form av tätning behöver man såklart ha stenköll på materialet så att det inte blir sprött och går sönder, säger Ulrica Sandgathe.



Skanna QR-koden för att se en film om hur Stiftelsens arbete stöttar sjöfolket.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2026

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen 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. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2026. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se



En levande kunskapsbank

med ett sjujäkla tålamod

Han började som en tonårig mässkalle – och slutar som en 72-årig förhandlare och rådgivare, expert på internationella avtal. **Thomas Abrahamsson har varit ordförande för Seko sjöfolk, vice för Seko, en frontfigur inom ITF** och en av dem som har rott historiskt avgörande avtal i hamn. Nu väntar ett lugnare liv, allra helst i läsfåtöljen.

TEXT Hanna Welin

FOTO Magnus Sundberg

Kunskapen och erfarenheten som Thomas Abrahamsson samlat på sig är imponerande. Efter nästan 40 års fackligt arbete är han en närmast oersättlig, levande kunskapsbank. Ett påstående som han har hört förut, det märks på hans leende och genomtänkta svar:

– Den som tror att han är oersättlig råder jag att ta sig en tur på kyrkogården.

Thomas Abrahamsson har slagit sig ner i köket hemma i Göteborg. På väggen bakom honom hänger två tavlor med motiv från Älvsborgsbron. Snart, vid årsskiftet, kommer han tillbringa mer tid här i lägenheten i Eriksberg. Då går hans förlängda förordnande slutligen ut, som senior rådgivare på Internationella transportarbetareförbundet, ITF, och som rådgivare i internationella frågor på Seko sjöfolk.

– Jag kör ändå in i kaklet kan man säga.

För 56 år sedan, när Thomas mönstrade på för första gången på M/T Thule från Skärhamn, anade han inte att hans liv skulle komma att handla om sjön. Han

ville bara ha ett sommarjobb. Och när han började plugga ekonomisk historia och religionsvetenskap på universitetet passade det bra att arbeta extra på passagerarfärjorna från Göteborg till Danmark och Tyskland.

– Jag gillade den långa ledigheten då jag hade tid att ägna mig åt läsande och musik och tyckte att det var bra socialt. Så jag fastnade.

Den fackliga banan slog han in på i mitten av 1980-talet, när han valdes till klubbordförande och senare till gruppordförande för hela Stena. Därefter, som anställd på förbundet, tog han sig an två viktiga aktioner: striden mot det norska "slavskeppet" Black Prince och kampen mot ett öppet register.

– Jag är riktigt glad och stolt över att vi, till skillnad från exempelvis Danmark, Norge och Tyskland, lyckades förhindra ett svenskt öppet register, som hade inneburit avsevärda inskränkningar av sociala och fackliga rättigheter.

Fler avgörande strider – och nödvändiga kompro-







Thomas Abrahamsson har nära till havet även efter pensionen där han bor invid älven i Göteborg.



» Jag är stolt över att vi lyckades förhindra ett svenskt öppet register.

THOMAS ABRAHAMSSON

missar – skulle följa. Efter att ha arbetat som internationell sekreterare och svensk ITF-koordinator i Svenska Sjöfolksförbundet, valdes Thomas Abrahamsson 1996 till ordförande för Seko sjöfolk, strax efter att förbundet blivit en del av Seko. Under den här tiden var svensk sjöfart i djup kris och såg ut att vara på väg att förlora över hälften av sin handelsflotta på grund av omvärldens avregleringar och lönenivåer. En

kris som efter hårda förhandlingar utmynnade i TAP-avtalet.

– Jag var inte direkt glad, men det var ett helt nödvändigt avtal som räddade uteflottan från att försvinna. Självklart har det fått hård kritik, och ska så få. Men jag har aldrig hört någon komma upp med ett alternativ.

Under åren som ordförande insåg han att villkoren i svensk sjöfart till stor del dikteras på internationell nivå och efter millennieskiftet började Thomas arbeta allt mer för ITF, med kampanjer, förhandlingar och avtal. Med sin långa fackliga bakgrund vet Tomas att han besitter en styrka, nödvändig i svåra förhandlingar: ett sjujåkla tålamod.

– Med åren har jag insett att saker inte löser sig på en gång. Du måste också kunna bygga upp ett förtroende parterna emellan, utan det når man ingen framgång.

En insikt och erfarenhet som betydde mycket i de unika avtal som han kanske är allra mest stolt över:

IBF-avtalen, som skrivs mellan ITF och en global sammanlutning av redare. En framgångssaga, konstaterar han, som lett till förbättrade villkor för sjömän runt om i världen med 14 000 tecknade avtal.

– En ökning med 12 000!

Under åren före 65-årsdagen var Thomas vice ordförande för Seko centralt. Men från 2017 och framåt har han fortsatt lägga sitt krut på internationella förhandlingar. För sju år sedan prisades han med guldmedalj för sitt långa, ihärdiga arbete för ITF – där han varit allt från koordinator för Sverige till styrelsemedlem och ordförande i sjöfartssektionen.

Thomas Abrahamsson har än mer på sitt CV, exempelvis sjöfrågor på EU-nivå. Dessutom känner många honom som författare. Genom åren har han publicerat en lång rad noveller här i Sjömannen och har just kommit ut med sin andra novellsamling, "Titanic och Wiehe och andra betraktelser".

– När jag nu går i pension trappar jag nog upp skrivandet, liksom läsandet och musiklyssnandet.

I ett av hans rum, sprängfullt av böcker, står en lammullsklädd fåtölj. Det är här han kommer att sitta, försjunken i allt från fantasyromaner till sjöfartspolitik. Kanske kommer han bli störd lite då och då, av en ringande telefon som söker svar från kunskapsbanken han besitter.

Han skrattar till:

– Ja, det kan väl hända. I så fall är det klart att jag kommer svara. ●



Kan du inte få nog av sjöfartshistorier? Här är några rykande färskta boktips från året som gått att lägga under granen – till dig själv eller någon du tycker om.

44 fyrar

Britt-Marie och John Brovik

44 fyrar berättar historien bakom just det – 44 utvalda fyrar längs Sveriges kuster. Legendariska fyrplatser som Pater Noster och Vinga blandas med mer okända. Men det är inte bara kalla fakta som redovisas – författarna har varit på plats och det blir mer reportageresa till var och en av fyrarna än ytligt faktarabblande. En äventyrsbok för fyrälskaren!



Havet är lika blankt efteråt

Carl-Magnus Stolt

I augusti 1927 kantrar och sjunker ångaren Tryggve på väg från Stockholm till Leningrad. Den ende överlevande är den unge eldaren Arvid Persson. Med hjälp av ett omfattande källmaterial berättas historien om Arvid och de andra människorna som berördes av förlisningen.

Författaren hittar en historia som handlar om något mer än "bara" en förlisning. Det handlar om den eviga konflikten mellan profit och risk.



Titanic & Wiehe och andra betraktelser

Thomas Abrahamsson

I denna samling samsas 15 omarbetade noveller som de allra flesta tidigare publicerats här i Sjömannen. Med torr och underfundig humor trillar författaren på än den ena, än den andra underliga figuren, ibland känd, ibland okänd. Gillar man Fritof Nilsson Piratens verk lär man känna igen sig här.

Blues för Ove - en antologi om Ove Allanssons författarskap

Redaktör Lennart Johnsson

I Blues för Ove skriver ett antal skribenter och i vissa fall nära vänner om Ove Allanssons stora betydelse som det svenska sjöfolkets meste författare i modern tid. Olika perspektiv lyfts fram av skribenter som Guy Rosvall, Britt Edenstjärna, Mats Hallberg och Karin Mann.



SATIR

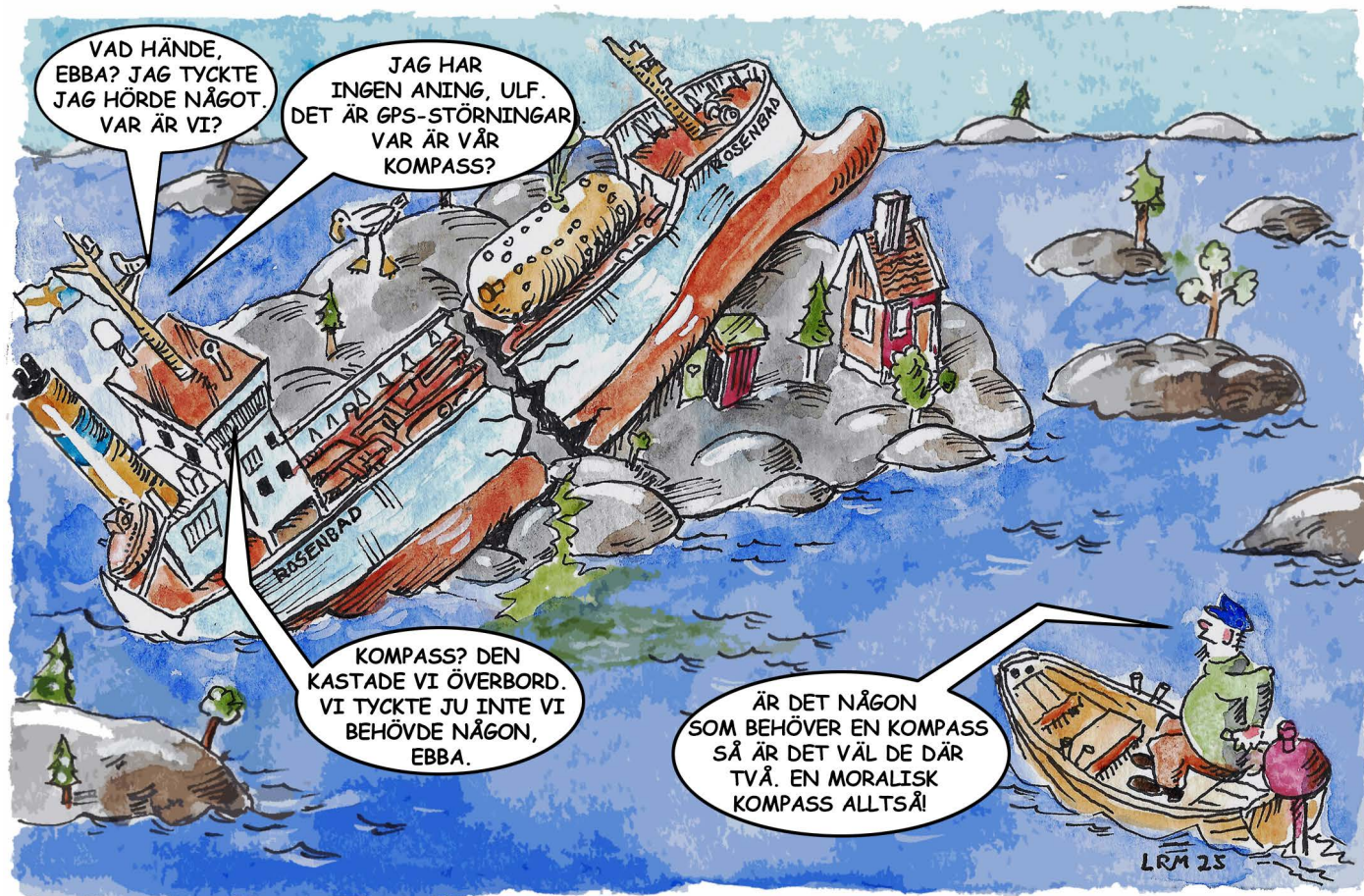


Illustration Lars R Melander

Grattis Anders Lindström 80 år

Han gick till sjöss på 1960-talet och har lett såväl Sjöfolksförbundet som Sjöfartsverket. Hans engagemang för sjöfartskulturen har hela tiden varit starkt. Nu firar Anders Lindström 80 år.

Svenska Sjöfolksförbundets tidigare ordförande Anders Lindström har i sommar fyllt 80 år.

Han gick till sjöss i början på 1960-talet och hamnade på grund av dålig syn i byssan, Anders första universitet. Sitt första fackliga uppdrag fick han 1963 som ansvarig för fartygsbiblioteket i en Walleniusbåt i en tid då de flesta svenska sjömän var storlåsare.

På slutet av 1960-talet anställdes Anders som den då yngsta ombudsmannen någonsin i förbundet i Göteborg. Han fick snart också vikariera som ombudsman i Rotterdam, Antwerpen och Genua.

I början av 1970-talet slutade han på förbundet för att studera vidare parallellt med jobb som lärare på LO-skolan Runö och som personalchef i både statsägda färjerederiet Sundfart och fackföreningsägda byggföretaget BPA.



Anders Lindström firar sina 80 år.

Mot slutet av 70-talet hade Sjöfolksförbundet tappat förtroendet bland medlemmar och allmänhet, massmedia skrev spaltmeter om förbundets inre stridigheterna. I detta krisläge övertalade en grupp fackligt aktiva Anders att låta sig nomineras till förbundsordförande vid kongressen 1982. Han var då forsknings-

ledare på Arbetslivscentrum, men accepterade och valdes enhälligt av kongressen.

På kort tid lyckades Anders åter få förbundet respekterat i sjöfartsnäringsringen, bland medlemmar och allmänhet. Samtidigt var 1980-talet en tuff period för svenskt sjöfolk. Rederi efter rederi gick i konkurs eller flaggade ut sina flottor.

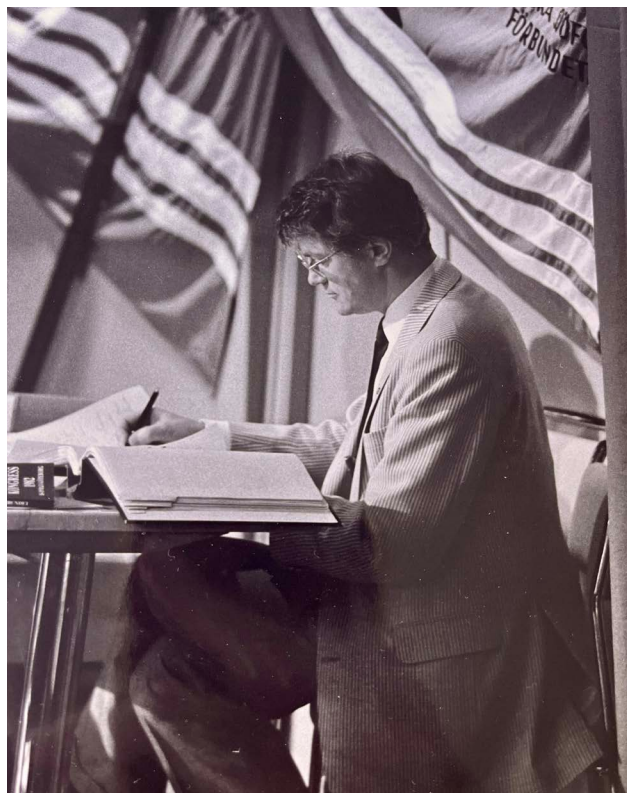
Anders insåg vikten av att både arbeta internationellt och att förankra förbundets frågor brett hos våra politiker oavsett partitillhörighet.

Några viktiga fackliga strider under den här tiden var Sjöfolksförbundets kampanj mot ett svenskt internationellt sjöfartsregister och Black Princestriden 1990, då ett norskt rederi försökte introducera lågkostnadsbesättningar på en färja i trafik mellan Göteborg och Köpenhamn. Sjöfacken i Sverige och Danmark vann den senare striden och Sverige har fortfarande inget internationellt sjöfartsregister.

Anders insåg också vikten av att i den fackliga verksamheten ha ett nära samarbete med sjöfolkets egna kulturarbetare som Ove Allansson, Anders Wällhed, musikgruppen KAL och många fler. Förbundets kongresser 1987 och 1992 hade en lång rad uppmärksammade kulturinslag.

På initiativ av Anders gav förbundet också ut antologin Dikt Babord med kulturinslag ur Sjömannen under åren. Förbundet var nu så omtalat att reklambranschen ett år i början av 1990-talet utsåg det till en av Sveriges två främsta lobbyorganisationer.

Anders var starkt engagerad i det gränsöverskridande fackliga arbetet i såväl Norden som i EU och internationellt. Han blev ordförande för Nordiska Transportarbetarefederationen, NTF, 1990 och valdes vid kongressen i Genève 1994 till ordförande i ITF:s sjöfartssektion. Han hade då redan haft flera viktiga uppdrag



Anders Lindström förbereder sig inför Svenska Sjöfolksförbundets kongress i Göteborg 1992. Foto: Jan-Erik Jonasson

där samt varit vice ordförande i europeiska ETF.

I slutet av 1995 lämnade Anders den fackliga världen för att bli generaldirektör för Sjöfartsverket. Där stannade han i fem år, innan han 1990 utsågs till generaldirektör för det nybildade Medlingsinstitutet.

Han fick sitt första fackliga uppdrag 1963

Under alla år har Anders Lindström behållit sitt kulturengagemang. Han var grundare av Sjöfartens Kultursällskap 2002, och tog några år senare initiativet till att praktverket Sjölivets berättare togs fram med

Ove Allansson som redaktör.

Anders var också Ove Allanssonsällskapets grundare och första ordförande.

Så sent som på Krigsseglardagen i Helsingborg den 7 september i år höll han ett anförande i Dunkers kulturhus om de drunknade och glömda krigsseglarna, vars monument i Göteborg han även medverkat till.

Ett försenat men stort grattis till dig Anders!

Lennart Johnsson

Brist på sjömän? Sluta försämra för oss!

De senaste veckorna har ett reportage från Sveriges Television delats flitigt i mina sociala medier. Reportaget handlar om den akuta bristen på svenska sjömän inom svensk sjöfart. En brist som inte på något sätt är ny, men som är extra aktuell i tider då beredskapen kring Östersjön är högaktuell.

Den här krönikan blir min sista i tidningen Sjömannen, jag kommer själv att bidra till bristen på seglande sjömän då jag efter tjugofem år till sjöss lämnar branschen. Inget lättvindigt beslut kan jag lova, men helt nödvändigt rent personligt.

Samtidigt som bristen på svensk bemanning till fartygen uppmärksammas i medier delas en forskningsstudie som söker sjömän att intervjua för att bättre förstå vilka utmaningar och hinder som finns kring att behålla sjömän och även få tillbaka de som väljer att lämna. (du kan hitta studien genom att söka i flödet på Seko sjöfolks facebook om du vill delta). Och att det forskas är så klart bra, frågan är bara vem som ska tillämpa forskningens resultat. Även idag finns bra forskning i Sverige kring sjömäns förutsättningar och trots god evidens så arbetar varken tillsynsmyndigheter eller redare evidensbaserat.

År 2017 publicerade Linnéuniversitetet studien "Intendenturpersonalens arbetsmiljö. Arbetsmiljö, arbetsupplevelser, motivation och sjukskrivningar på passagerarfartyg". (Hult, Österman, Praetorius & Lindblad). En studie som presenterades omfattande och väl för flera aktörer inom branschen bland annat genom workshops. Då studien kom var vi många som tänkte äntligen finns underlaget vi länge behövt för förändring. En förändring

som uteblev. Varför får du fråga din arbetsgivare om du är sjöman, för jag vet då rakt inte. Om du jobbar inom HR för ett rederi och tycker att ni visst vidtagit åtgärder i linje med evidens så kan jag nästan lova dig att nämnda åtgärder skvalpar längst ner i någon trött mellanchefs mailkorg ombord och därmed inte nått ut i kärnverksamheten.

En egen liten intervjustudie bedriven genom sociala medier pekar på följande försämringar i sjömäns villkor som bidragande faktorer till att yrket varken känns attraktivt eller hållbart:

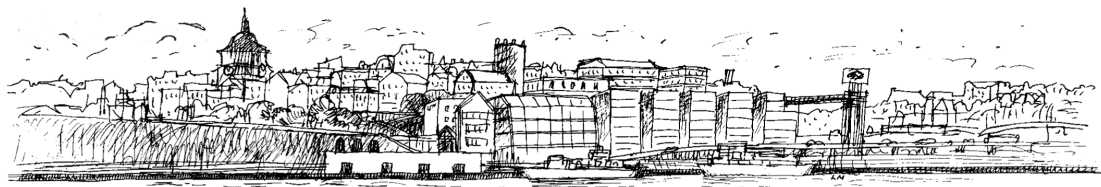
Förmåner så som slabb, fribiljetter och rabatter för anhöriga som reser ombord har antingen tagits bort helt eller betydligt försämrats. Pendlingen till arbetet är för många mycket kostsam, att lägga flera tusenlappar på arbetsresor i månaden är svårt att motivera. Möjligheterna till utveckling ombord är närmast obefintliga om du inte vill bli befäl – en roll som uppfattas som icke eftersträfvansvärd då många befäl idag är långt ifrån förebilder och karriärstegen dit upplevs som korrupt. Lönen är inte tillräcklig för ensamhushåll i dagens ekonomi samtidigt som jobbet i sig är en utmaning för att bevara relationer. Att kontinuerligt schemaläggas med minsta möjliga återhämtning och samtidigt sitta i en karusell av hög personalomsättning där du inte vet från det ena arbetspasset till det andra vem du ska arbeta med bidrar till hög utmattning som följer med hem över landgången.

Hittills har de åtgärder som tagits kring bristen på svenska sjömän fokuserat på att utöka antalet utbildningar och platser. Vad som är mer akut är att höja värdet på svenska sjömäns avtal totalt på ett sätt som beaktar både lön och möjlighet till återhämtning. Det här behöver göras till ett högre värde än LO:s avtalsmärke. Du kan vara säker på att Seko sjöfolk mer än gärna gör det, men det krävs två villiga parter i frågan.

PETRA SVIBERG

Detta är en krönika. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.

Annonc



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk. Vill du veta mer, ring eller besök oss!

Telefon 08-640 94 96 | **E-post** klubben@katarinasjofartsklubb.com | www.katarinasjofartsklubb.com
Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten bredvid Sjöfartshotellens entré | **Hotellbokning** 08-517 349 80



Vår skeppskamrat har lämnat oss

Vår skeppskamrat Satu Belotinsky har stilla somnat in den 14 september 2025.

Satu Belotinsky kom till Silja Symphony 1994 och var fartyget trogen under alla år. Satu Belotinsky tjänstgjorde som cateringsteward i fartygets alla restauranger. Det är med stor saknad som alla vi på Silja Symphony önskar dig en sista stilla seglats. Vila i frid.



Klubbsektionen och arbetskamraterna på Silja Line

Medlemsinformation

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 490 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 159 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 129 kr/månad 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.

Betalning från utlandet:

IBAN/BIC-kod, Nordea: SE09 9500 0099 6034 0000 0588/NDEASESS

Kontakta facket lokalt

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

Kontaktombud Wilhelmina Holmberg
073 691 53 22,
seko.rederiballerina@gmail.com

Blidösbolaget

Sektionsordförande Daniel Estius,
070 623 91 84,
daniel.estius@seko.se
Vice sektionsordförande Eric Ekblom

Destination Gotland

Sektionsordförande Katrina Ansarfwe,
070 564 06 04,
katrina.ansarfwe@seko.se
Vice sektionsordförande Conny Engström

Rederi Eckerö

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

Finnlines Ship Management

Sektionsordförande
Jonna Melander
sekoфиннlines@gmail.com
Vice sektionsordförande
Martin Hulterström
blackwellpoint@hotmail.se

Luleå Bogserbåt

Kontaktombud Tony Rönnbäck,
070 528 00 52,
tony.ronnback@portlulea.com

Örnö Sjötrafik

Kontaktombud Hannes Eghult,
073 804 64 77,
hanneseghult@gmail.com

Ressel Rederi

Kontaktombud Alexander Boog
076 225 49 47,
kontaktombud.resselrederi@gmail.com

Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,
08 666 34 11, 070 623 34 41,
seko@tallinksilja.com
Vice sektionsordf Benny Johansson

Stena Line

Sektionsordförande
Daniel Holmgren, 031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com
1:e vice sektionsordförande
Ulf Norström, 031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.com
2:e vice sektionsordförande
Alexandra Strand Millqvist

Styrsöbolaget

Sektionsordförande Gustav Möller,
gustav.moller.seko@gmail.com
Vice sektionsordf. Ebba Sätterström

Terntank

Kontaktombud Sonny Ryberg,
070 957 85 66, s.ryberg@telia.com

TT-Line

Sektionsordförande Ulf Nilsson,
0410 562 46, 070 548 24 08,
ulf.nilsson@seko.se
Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

Tugab Construction

Kontaktombud Robin Uusirantanen,
070 625 73 08,
uzi robin@gmail.com

Viking Line

Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen,
073 802 38 77
huvudfortroendeman.birkagotland@vikingline.com
1:e vice sektionsordförande
Josephine Paloranta
2:e vice sektionsordförande
Sunna Aikio

Wallenius Marine

Sektionsordförande Björn Jonasson,
08 772 06 99, 070 772 06 99,
bjorn.jonasson@walleniusmarine.com
Vice sektionsordförande Bo Enmark,
bosse@myntet.ac

Öresundslinjen

Sektionsordförande Erika Johansson,
070 518 62 14, erij@molslinjen.com
Vice sektionsordf. Mattias Andersson
mata@molslinjen.com



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

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDE

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

Ordförande Kenny Reinhold

kenny.reinhold@seko.se
Tel: 031 42 95 30

Vice ordförande Peter Skoglund

peter.skoglund@seko.se
Tel: 031 42 95 24

Kassör Mikael Lindmark

mikael.lindmark@seko.se
Tel: 031 42 95 44

Ombudsman Oskar Lindskog

oskar.lindskog@seko.se
Tel: 031 42 95 38

Ombudsman Pelle Andersson

pelle.andersson@seko.se
Tel: 031 42 95 28

Ombudsman Camilla Widman

camilla.widman@seko.se
Tel: 010-482 17 51

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**

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



www.sjofolk.se